

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	68
ATTI DEL GOVERNO:	
Variazione nella composizione della Commissione	68
Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2014/100/UE che modifica la direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione. Atto n. 227 (<i>Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio</i>)	68
Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2013/53/UE relativa alle unità da diporto ed alle moto d'acqua che abroga la direttiva 94/25/CE. Atto n. 237 (<i>Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e rinvio</i>)	70
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>Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e rinvio</i>)	73

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 16.30 alle 16.45.

ATTI DEL GOVERNO

Martedì 15 dicembre 2015. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META.

La seduta comincia alle 16.45.

Variazione nella composizione della Commissione.

Michele Pompeo META, *presidente*, comunica che l'onorevole Cristian Iannuzzi, appartenente al Gruppo Misto, è entrato a far parte della Commissione.

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2014/100/UE che modifica la direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione.

Atto n. 227.

(Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, 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.

Alberto PAGANI (PD), *relatore*, rileva che la Commissione è chiamata ad esaminare lo schema di decreto legislativo « Attuazione della direttiva 2014/100/UE

che modifica la direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione» Atto del Governo n. 232, ai fini dell'espressione del parere. Lo schema di decreto legislativo è stato predisposto sulla base della delega conferita al Governo dalla legge 9 luglio 2015, n. 114, «Legge di delegazione europea 2014». Il termine per il recepimento della direttiva è stato fissato al 18 novembre 2015. In ogni caso la natura strettamente tecnica della disposizione non pone particolari problematiche sotto l'aspetto del recepimento della medesima.

Infatti la direttiva prevede di sostituire l'allegato III alla direttiva 2002/59/CE che disciplina il sistema dell'Unione per lo scambio dei dati marittimi (SafeSeaNet).

Tranne che per poche modifiche formali, aventi la funzione di indicare il soggetto competente a svolgere in Italia i compiti previsti dalla normativa europea (pertanto, in alcuni punti, laddove nella direttiva europea il predetto soggetto è indicato con l'espressione «gli Stati membri», nello schema di decreto quest'ultima è sostituita da «l'Amministrazione»), lo schema di decreto legislativo di cui si tratta riproduce testualmente ed integralmente il contenuto dell'allegato III della direttiva.

Lo schema di decreto consta infatti di due articoli e dell'allegato III. L'articolo 1 dispone la sostituzione dell'allegato III di cui all'articolo 13, comma 4, del decreto legislativo n. 196 del 2005 (che aveva, a sua volta, recepito la precedente direttiva 2002/59/CE). L'articolo 2 contiene la clausola di invarianza finanziaria.

L'allegato III descrive il sistema dell'Unione per lo scambio di dati marittimi (SafeSeaNet), istituito ai sensi della direttiva 2002/59/CE che ha creato un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e di scambio delle informazioni volto a garantire una maggiore sicurezza ed efficienza e una migliore risposta alle situazioni potenzialmente pericolose.

Le modifiche introdotte dalla nuova Direttiva, e recepite nello schema di decreto, puntano a valorizzare l'esperienza

in materia acquisita fino ad oggi e ad aggiornare il monitoraggio grazie ai progressi tecnici fatti dal 2002 con il sistema SafeSeaNet per lo scambio dei dati marittimi.

Il sistema SafeSeaNet è stato avviato nell'ottobre 2004 dall'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA), organismo che a sua volta era divenuto operativo nell'anno 2003. Tale sistema migliora la sicurezza marittima e dei porti, la protezione dell'ambiente e la prevenzione dell'inquinamento e permette di scambiare informazioni supplementari volte a promuovere l'efficienza del traffico e del trasporto marittimi. Tale sistema si inserisce nel contesto di un monitoraggio del traffico navale e di un sistema comune per la condivisione delle informazioni per il settore marittimo che consente di dare accesso ad informazioni relative, ad esempio, alle posizioni delle navi, ai carichi pericolosi o all'inquinamento.

La nuova versione dell'Allegato III, al pari della versione precedente, innanzi tutto espone i concetti generali e l'architettura di SafeSeaNet. Il sistema è formato da una rete di sistemi nazionali e da una banca dati centrale di raccordo. Ogni Stato membro istituisce e provvede alla gestione del sistema nazionale SafeSeaNet sotto la responsabilità di un'autorità nazionale competente (NCA). La Commissione è responsabile della gestione e dello sviluppo a livello di politiche del sistema centrale, in cooperazione con gli Stati membri. Tra gli elementi di novità vi è un ampliamento delle responsabilità dell'Agenzia Europea per la Sicurezza Marittima (EMSA). Secondo la formulazione al punto 2.1.2 del nuovo Allegato III, le responsabilità dell'Agenzia Europea per la Sicurezza Marittima non si limitano più alla sola area tecnica, ma si estendono alla documentazione di SafeSeaNet nonché allo sviluppo del funzionamento e dell'integrazione dei messaggi e dei dati elettronici e al mantenimento delle interfacce con il sistema centrale SafeSeaNet. Il controllo si esercita attraverso una stretta cooperazione tra Commissione europea e Stati membri.

Il sistema centrale funge da punto nodale e collega tutti i sistemi SafeSeaNet nazionali. Vengono inoltre definiti i principi di gestione e le modalità di sviluppo del documento di controllo dell'interfaccia e delle funzionalità e della documentazione tecnica. A questo riguardo, il nuovo Allegato III amplia i compiti del gruppo decisionale di alto livello del SafeSeaNet.

Lo scambio e la condivisione dei dati avviene tramite l'interazione con sistemi pubblici e privati. Sistema centrale e sistemi nazionali devono essere conformi ai requisiti previsti dalla direttiva per ciò che concerne la riservatezza delle informazioni e i principi in materia di sicurezza descritti dal Documento di controllo dell'interfaccia e delle funzionalità. Le informazioni che saranno fornite nel citato Documento dovranno comprendere anche integrazione di dati e loro distribuzione mediante il sistema SafeSeaNet, procedure operative relative ai meccanismi di controllo per la qualità dei dati SafeSeaNet e documentazione tecnica più dettagliata che in passato. L'Amministrazione identifica tutti gli utenti cui sono attribuiti un ruolo ed una serie di diritti di accesso.

In considerazione delle finalità del sistema di monitoraggio del traffico marittimo e di scambio delle informazioni, anticipa l'intendimento di esprimere parere favorevole sullo schema di decreto legislativo in esame. Lo scambio delle informazioni e dei dati, a livello nazionale e di Unione europea, è già adesso e sarà sempre più in futuro un elemento essenziale non solo per il trasporto marittimo, ma anche per il trasporto di merci e passeggeri in tutte le sue modalità e per il complesso della filiera logistica.

A fianco dell'aggiornamento e del potenziamento del sistema di scambio di dati SafeSeaNet, di cui allo schema di decreto legislativo in esame, l'Unione europea ha opportunamente avviato iniziative importanti per potenziare la condivisione di informazioni. Si riferisce in particolare al progetto EUCISE2020 che, nell'ambito delle politiche di ricerca europee, mira a una piena condivisione delle informazioni per il monitoraggio marittimo tra le Au-

torità di ciascun Stato membro. Si tratta di un progetto volontario, al quale partecipano sia Autorità civili che militari, dal momento che sono evidenti le implicazioni in termini di sicurezza che lo scambio dei dati può comportare. Altrettanto importante risulta il contributo che la piena operatività di un simile processo potrà dare ad una definizione e gestione, anche sul versante civile, della politica del trasporto marittimo, dell'intermodalità e della logistica.

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2013/53/UE relativa alle unità da diporto ed alle moto d'acqua che abroga la direttiva 94/25/CE.

Atto n. 237.

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

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Michele Pompeo META, *presidente*, in sostituzione del relatore, onorevole Ferro, osserva che la Commissione è chiamata ad esaminare lo schema di decreto legislativo recante « Attuazione della direttiva 2013/53/UE relativa alle unità da diporto ed alle moto d'acqua che abroga la direttiva 94/25/CE », ai fini dell'espressione del parere. Lo schema di decreto legislativo è stato predisposto sulla base della delega conferita al Governo dalla legge 9 luglio 2015, n. 114, « legge di delegazione europea ». Il termine fissato per l'adozione di misure nazionali di recepimento della direttiva è il 18 gennaio 2016, ma è previsto un regime transitorio fino al 18 gennaio 2017 per consentire la messa sul mercato di prodotti conformi alla vecchia direttiva 94/25/CE.

Lo schema di decreto legislativo, approvato in via preliminare dal Consiglio dei ministri, consta di 48 articoli e 17 allegati tecnici, che comprendono gli allegati tecnici specifici previsti dalla direttiva 2013/53/UE, nonché quelli dalla stessa citati nell'articolo 20, richiamando la de-

cisione 768/2008 del 9 luglio 2008 relativa al quadro comune per la commercializzazione dei prodotti, la quale prevede principi comuni e disposizioni di riferimento e che nel complesso riproducono pressoché testualmente il contenuto delle disposizioni definite a livello europeo.

La direttiva 94/25/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 giugno 1994 sul ravvicinamento delle disposizioni riguardanti le imbarcazioni da diporto era stata adottata nel quadro della realizzazione del mercato interno al fine di armonizzare le caratteristiche di sicurezza delle imbarcazioni da diporto in tutti gli Stati membri e di rimuovere gli ostacoli al commercio di tali beni. Successivamente, la direttiva 2003/44/CE, ha modificato la direttiva 94/25/CE, estendendone l'ambito di applicazione alle moto d'acqua, e vi ha integrato requisiti di protezione ambientale. Gli sviluppi tecnologici del mercato, tuttavia, hanno sollevato nuovi problemi riguardo ai requisiti ambientali della direttiva 94/25/CE. Per tenere conto di tali sviluppi e chiarire il quadro relativo alla commercializzazione, nonché per rivedere e migliorare alcuni aspetti della direttiva 94/25/CE, è stata adottata la direttiva 2013/53/UE in esame, che sostituisce la precedente.

Per assicurare la coerenza alla normativa che instaura un quadro comune per la commercializzazione dei prodotti vi sono alcuni aspetti della direttiva (gli obblighi generali degli operatori economici, la presunzione di conformità, le norme sulla marcatura CE, le prescrizioni relative agli organismi di valutazione della conformità e alle procedure di notifica, nonché le disposizioni riguardanti le procedure relative a prodotti che comportano rischi) che vengono adeguati e coordinati con i principi comuni e le disposizioni di riferimento sul quadro comune per la commercializzazione dei prodotti, di cui alla citata Decisione 768/2008.

La direttiva 2013/53/UE fissa infatti i requisiti essenziali dei prodotti, gli obblighi dei fabbricanti per quanto riguarda le procedure di fabbricazione, la documentazione tecnica e le informazioni da for-

nire al consumatore. Inoltre la direttiva definisce gli obblighi degli importatori, anche privati, e dei distributori.

Gli operatori economici interessati dall'applicazione della direttiva, redigendo la dichiarazione di conformità alla normativa europea richiesta, si assumono la responsabilità della conformità del prodotto. Ai prodotti dichiarati conformi possono essere apposti i contrassegni di marcatura CE che garantiscono che i prodotti siano conformi.

La direttiva regola inoltre le procedure di valutazione della conformità applicabili, i requisiti di progettazione e costruzione relativi anche ai dispositivi di controllo dell'inquinamento (scarichi, dispositivi acustici, ecc...) e contiene norme sulla valutazione post-costruzione delle imbarcazioni da diporto e delle moto d'acqua da parte o dei fabbricanti stessi o dei distributori. Ai fini di chiarezza, la direttiva specifica in quali situazioni si può utilizzare la valutazione post-costruzione. La conformità basata su una valutazione post-costruzione è la procedura atta a valutare la conformità equivalente di un prodotto nel caso in cui il fabbricante non se ne sia assunto la responsabilità, e con cui la persona fisica o giuridica che immette il prodotto sul mercato o lo mette in servizio sotto la propria responsabilità si assume la responsabilità della conformità equivalente del prodotto.

La direttiva reca infine disposizioni sugli organismi che effettuano la valutazione sulla conformità dei prodotti in tutti gli Stati membri e sulle autorità nazionali di controllo. Gli Stati devono inoltre assicurare, attraverso apposite autorità, l'attività di vigilanza del mercato, soprattutto in caso di rischi per la salute, la sicurezza o l'ambiente.

Gli Stati membri devono fare in modo che gli operatori economici, se necessario, adottino le misure correttive richieste e possono adottare disposizioni per il ritiro dal mercato del prodotto non conforme. La Commissione può verificare se tale misura sia giustificata o meno. Nella direttiva comunque sono indicati i casi di

non conformità che giustificano il ritiro dal mercato dei prodotti o il divieto della loro importazione.

Al fine di controllo della adeguatezza dei requisiti ambientali la direttiva prevede che a partire dal 2021 e successivamente ogni cinque anni gli Stati membri forniscano alla Commissione una serie di informazioni sull'applicazione della direttiva e che la Commissione a sua volta presenti una relazione al Parlamento. Gli Stati membri stabiliscono le norme sulle sanzioni, che possono comprendere sanzioni penali per le violazioni gravi, applicabili in caso di violazione delle disposizioni nazionali adottate a norma della presente direttiva e adottano tutte le misure necessarie per garantirne l'applicazione.

Lo schema di decreto traspone le disposizioni della Direttiva stabilendo i requisiti per la progettazione e la fabbricazione delle unità da diporto, le norme sulla loro libera circolazione nel mercato, un sistema di responsabilità a carico di fabbricanti, rappresentanti, importatori e distributori. Classificando in maniera chiara tutti coloro che intervengono nel ciclo dell'immissione in commercio delle unità da diporto si individuano tutti i soggetti coinvolti: dal fabbricante agli operatori successivi nella catena di distribuzione, individuandone, in dettaglio, i ruoli e le responsabilità.

Al riguardo segnala che nella recentissima legge delega di riforma del codice della nautica da diporto (legge n. 167 del 2015) è previsto, nell'ambito dei principi e dei criteri direttivi della medesima, esattamente all'articolo 1, comma 2, lettera *bb*), l'adeguamento alla direttiva 2013/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 novembre 2013. Sarebbe pertanto opportuno che nel preambolo dello schema di decreto di cui si tratta tale disposizione sia richiamata.

Il provvedimento è finalizzato, altresì, ad ampliare l'ambito di applicazione della normativa di settore estendendola, anche per quanto concerne la valutazione di conformità post-costruzione, alle moto d'acqua destinate ad attività sportive e

ricreative. Si conferma in ogni caso l'esclusione dall'ambito di applicazione di alcune tipologie di mezzi tra i quali canoe, kayak e mezzi anfibi.

Con il provvedimento vengono inoltre previsti requisiti stringenti di protezione ambientale, adottando limiti di emissione di gas di scarico e limiti di rumorosità dei motori sia ad accensione spontanea che ad accensione comandata.

Inoltre viene ribadita l'efficacia del principio di presunzione di conformità dei prodotti immessi in commercio all'interno dell'UE disciplinando i criteri per l'apposizione della marcatura CE e disciplinando il potere di vigilanza sul mercato attribuito alle Autorità nazionali prevedendo norme sulle sanzioni applicabili in caso di violazioni. Il sistema della marcatura CE per tali unità era già previsto (normativa di recepimento della precedente direttiva) e pertanto il sistema di verifica e dei controlli va solamente adeguato e non costituito ex novo. Obiettivo della normativa CE è quello di assicurare il libero scambio dei prodotti all'interno del mercato europeo in condizioni di sicurezza per i consumatori e di libera concorrenza nel mercato.

Assumono particolare rilievo ai fini del rispetto della normativa europea le disposizioni relative agli organismi incaricati della valutazione della conformità. Essi sono sottoposti alle procedure di valutazione e di notifica istituite dal Ministero dello Sviluppo economico, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Lo stesso Ministero dello Sviluppo economico è l'autorità alla quale deve essere presentata domanda di notifica da parte di un organismo di valutazione della conformità.

L'intervento normativo prevede inoltre (articolo 31, co. 3) che il Ministero dello Sviluppo economico ed il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con decreto interministeriale da adottare entro 90 giorni dall'entrata in vigore del decreto legislativo, stabiliscano le modalità e i criteri per il rilascio dell'autorizzazione nei confronti degli organismi che vogliono

essere autorizzati ad espletare le procedure di valutazione di conformità delle imbarcazioni da diporto.

Le amministrazioni vigilanti, con decreto da adottare entro il medesimo termine di 90 giorni, stabiliscono le modalità e i criteri di svolgimento della vigilanza sul mercato ed il controllo sui prodotti (articolo 39, co. 2).

Il provvedimento persegue, altresì, l'obiettivo di introdurre semplificazioni, correttivi e strumenti agili di controllo che incentivino positivamente le dinamiche concorrenziali di mercato e al contempo rafforzino la tutela degli interessi di ordine pubblico sia la tutela degli interessi economici di tutti gli operatori del settore.

Come appare evidente da tale disamina il provvedimento non incide in maniera particolare sulla regolamentazione marittima, se non marginalmente sotto il profilo dei requisiti di protezione ambientale, con specifico riferimento ai limiti di emissione di gas di scarico e ai limiti di rumorosità dei motori sia ad accensione spontanea che ad accensione comandata, ma si concentra soprattutto sulla gestione del processo di immissione in commercio, in sicurezza, delle unità da diporto e delle moto d'acqua secondo i meccanismi generali previsti, peraltro anche in via generale, a livello di Unione europea sulla base della regolamentazione relativa all'immissione in commercio. Non si rilevano pertanto profili problematici e si anticipa sin d'ora l'intenzione di esprimere parere favorevole con riguardo al presente schema.

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.

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

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Paolo COPPOLA (PD), relatore, rileva che la Commissione è chiamata ad esa-

minare 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 », ai fini dell'espressione del parere. Lo schema di decreto legislativo è stato predisposto sulla base della delega conferita al Governo dalla legge 9 luglio 2015, n. 114, « Legge di delegazione europea 2014 ». Il termine per il recepimento della direttiva è fissato al 1° gennaio 2016.

Lo schema di decreto, approvato in via preliminare dal Consiglio dei ministri, consta di 14 articoli, ed ha l'obiettivo di 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. Ciò al fine di abbattere i costi, altrimenti assai elevati, dell'installazione di tali reti (articolo 1).

Lo schema di decreto legislativo di cui si tratta affronta la questione dello sviluppo della rete nel quadro degli obiettivi disegnati dalla recente Strategia italiana per la banda ultralarga, nell'ambito della quale uno degli aspetti oggetto di analisi è quello relativo all'esigenza di garantire un utilizzo quanto più semplice possibile delle infrastrutture di rete disponibili per favorire una diffusione delle reti elettroniche ad alta velocità in tempi compatibili con gli obiettivi europei (entro il 2020, banda ultralarga ad almeno 30Mbit/s per tutti e, banda ultralarga ad almeno 100 Mbit/s per almeno il 50 per cento della popolazione). In tale documento è stata descritta l'esigenza cruciale di realizzare un catasto delle infrastrutture di rete, che attraverso il recepimento di tale direttiva, trova importanti elementi di sostegno e di stimolo. In effetti la creazione di questo sistema appare essenziale per consentire uno sviluppo ragionevole e sostenibile della banda ultralarga in Italia consentendo di colmare il *gap*, purtroppo esistente, con gli altri Paesi europei.

L'articolo 2 contiene le definizioni ai fini della disposizione di cui si tratta. Oltre a quella di « rete elettronica ad alta velo-

« città », che secondo quanto stabilito dall'Agenda digitale europea è quella che garantisce velocità di connessione superiore a 30 Mbit/s, è definito cosa si intenda per « infrastruttura fisica », ossia tutti gli elementi in una rete destinati ad ospitare altri elementi senza essere essi stessi elementi attivi della rete medesima. Rientrano in tale ambito i piloni, le tubature, i cavidotti, le centraline, ma anche gli edifici o gli accessi di edifici. Le infrastrutture in questione possono essere gestite da soggetti pubblici o imprese private e possono essere destinate al trasporto del gas, dell'elettricità, ivi compresa la pubblica illuminazione, il riscaldamento, l'acqua – comprese le fognature i sistemi di drenaggio e gli impianti di trattamento delle acque reflue – nonché a servizi di trasporto (comprese ferrovie, strade, porti e aeroporti). Tali soggetti sono definiti « gestori di infrastruttura fisica » e sono distinti dagli « operatori di rete », che sono « imprese che forniscono o sono autorizzate a fornire reti pubbliche di comunicazione ». Il risultato di lavori edilizi o di ingegneria civile che portino ad un intervento su un'infrastruttura fisica è definito nel provvedimento « opera di genio civile ». Le definizioni riprendono pressoché testualmente quelle della direttiva.

L'articolo 3 definisce l'accesso all'infrastruttura esistente, prevedendo che il soggetto gestore dell'infrastruttura fisica ha non solo il diritto, ma ha anche l'obbligo di offrire le proprie infrastrutture agli operatori di rete per l'installazione di elementi di rete di comunicazione elettronica ad alta velocità, a fronte di richiesta di questi ultimi, secondo principi di equità, ragionevolezza, trasparenza e non discriminarietà.

Tale obbligo viene meno, e la richiesta può pertanto essere rifiutata, qualora l'infrastruttura fisica sia oggettivamente inadatta a ospitare gli elementi oggetto della richiesta ovvero qualora l'infrastruttura fisica non disponga di spazio sufficiente per ospitare gli elementi oggetto della richiesta. Ciò può anche discendere da dimostrate esigenze future del gestore dell'infrastruttura fisica. Altre circostanze, al

ricorrere delle quali il gestore dell'infrastruttura fisica può opporre un rifiuto, sono la possibilità che l'inserimento degli elementi di reti di comunicazione elettronica nell'infrastruttura fisica possa pregiudicare alcuni interessi fondamentali (incolumità, salute e sicurezza pubblica, integrità e sicurezza delle reti con particolare riferimento alle infrastrutture critiche nazionali) o vi sia il rischio di grave interferenza con altri servizi erogati mediante la stessa infrastruttura. Infine il rifiuto può essere opposto qualora siano disponibili altri mezzi di accesso all'ingrosso rispetto all'infrastruttura fisica oggetto della domanda, purché l'accesso a tali mezzi sia disponibile a condizioni eque e ragionevoli. La disposizione descrive inoltre la procedura da seguire per la richiesta di utilizzo dell'infrastruttura e fa salvi i diritti dei proprietari dell'infrastruttura di rete, se diversi dai gestori, e dei terzi.

Per quanto concerne le disposizioni di cui all'articolo 3, appare opportuno in primo luogo osservare che può anche presentarsi il caso in cui il destinatario della richiesta di accesso sia, piuttosto che un gestore di infrastruttura fisica, come definito dall'articolo 2, un altro operatore di rete, che già dispone di una propria infrastruttura. Occorre pertanto valutare se sia opportuno, con riferimento alle previsioni dell'articolo 3 e dei successivi articoli, dovunque si parla di gestore di infrastruttura fisica, aggiungere anche il riferimento all'operatore di rete, in modo da assicurare che la disciplina dettata dallo schema di decreto legislativo si applichi anche al caso in cui il rapporto intercorra non tra un operatore di rete e un gestore dell'infrastruttura fisica, ma tra due operatori di rete.

Per quanto concerne in modo particolare il comma 3 dell'articolo 3, si valuti se 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, non costituisca un onere eccessivamente gravoso e non ragionevole, tanto più in considerazione del fatto che il succes-

sivo comma 4 indica in modo puntuale e articolato le motivazioni per le quali l'accesso può essere rifiutato.

Merita soffermarsi anche sul comma 6 del medesimo articolo 3, che attribuisce 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. Per quanto riguarda quest'ultimo aspetto, segnalo l'opportunità di prevedere che non debbano essere computati, ai fini della determinazione del prezzo, i costi sostenuti dal gestore dell'infrastruttura che sono già riconosciuti al gestore stesso attraverso apposite componenti inserite nella tariffa a carico dell'utente.

L'articolo 4 prevede una mappatura delle reti di comunicazione elettronica veloci esistenti e di ogni altra infrastruttura fisica funzionale ad ospitarle, presente nel territorio nazionale. A tal fine rimette ad un decreto del Ministero dello sviluppo economico la definizione delle regole tecniche per la definizione del contenuto del Sistema informativo nazionale federato delle infrastrutture (SINFI). Tale strumento era già previsto e disciplinato ai sensi dell'articolo 6-bis del decreto-legge n. 133 del 2014, che, infatti viene abrogato dall'articolo 14 della disposizione in essere, e si ricollega all'obiettivo, previsto dalla strategia per la banda ultralarga, di creazione di un catasto delle infrastrutture del sotto e del soprasuolo idonee ad ospitare le reti di comunicazione ad alta velocità. Il decreto ministeriale citato disciplinerà le modalità applicative, anche sotto il profilo tecnico.

I gestori di infrastruttura fisica, in caso di realizzazione, manutenzione straordinaria sostituzione o completamento della infrastruttura, comunicano i dati relativi all'apertura del cantiere al SINFI, che pubblica, in qualità di sportello telematico unico, tutte le informazioni relative alle condizioni e alle procedure applicabili al rilascio di autorizzazioni per le opere, anche di genio civile, necessarie ai fini

dell'installazione di elementi di reti di comunicazione elettronica ad alta velocità.

Con riferimento alle opere di genio civile, in corso o programmate, devono essere rese disponibili da parte dei gestori delle infrastrutture fisiche le seguenti informazioni: l'ubicazione e il tipo di opere; gli elementi di rete interessati; la data prevista di inizio dei lavori e la loro durata; un punto di contatto. Allo stesso modo gli operatori di rete, inoltrando domanda in via telematica al SINFI, hanno diritto ad ottenere informazioni sull'ubicazione tracciato, sul tipo ed uso attuale dell'infrastruttura e sul punto di contatto.

L'accesso a tali informazioni può essere limitato, solo nella misura strettamente necessaria, per ragioni connesse alla sicurezza e all'integrità delle reti, alla sicurezza nazionale, alla pubblica sicurezza o alla sanità pubblica, alla riservatezza o a segreti tecnici e commerciali. Fintantoché il SINFI non sarà operativo, le informazioni citate, a richiesta, saranno fornite agli operatori di rete dai medesimi gestori delle infrastrutture. È prevista anche la possibilità per il Ministro dello sviluppo economico di emanare un decreto che preveda esenzioni dagli obblighi citati, nel caso di infrastrutture fisiche esistenti che siano considerate non tecnicamente idonee all'installazione di reti di comunicazione elettronica ad alta velocità o nel caso delle infrastrutture critiche nazionali. Tali esenzioni devono essere debitamente motivate. Come previsto dalla direttiva il decreto con l'indicazione delle esenzioni è notificato alla Commissione europea.

Per quanto concerne le 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 agli obiettivi di semplificazione delle procedure e di riduzione degli adempimenti. 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 delle procedure amministrative relative alle infrastrutture in

questione e i relativi rapporti con i soggetti privati che attivano tali procedure. Ciò, tra l'altro, permetterebbe di esentare questi stessi soggetti privati dall'onere di trasmettere al SINFI tutte le informazioni che sono già contenute negli atti relativi a tali procedure.

Sempre con riferimento 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, segnala l'opportunità che sullo schema di tale decreto sia sentita l'AgID (Agenzia per l'Italia Digitale).

L'articolo 5 prevede procedure di coordinamento per lo svolgimento delle opere di genio civile realizzate dal gestore dell'infrastruttura fisica. Si prevede che quest'ultimo abbia il diritto di negoziare accordi con gli operatori di rete per l'installazione di reti di comunicazione elettronica e che debba soddisfare ogni ragionevole richiesta degli operatori di rete di coordinamento delle opere di genio civile (finanziate in tutto o in parte con risorse pubbliche), a condizione che non impediscano al gestore dell'infrastruttura fisica il coordinamento dei lavori, non implicino costi supplementari, ivi compresi ritardi nell'esecuzione delle opere, e che la richiesta sia presentata tempestivamente, almeno un mese prima della presentazione del progetto definitivo. È altresì prevista la possibilità di esonerare, con decreto del Ministro dello sviluppo economico, dagli obblighi appena citati le opere di genio civile di modesta entità ovvero quelle rientranti tra le infrastrutture critiche nazionali.

Con riferimento alle previsioni dell'articolo 5, invita a valutare l'opportunità, 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, di precisare che, ovunque possibile, si debba ricorrere a tecnologie di scavo a basso impatto ambientale.

Sempre per quanto concerne l'articolo 5, potrebbe essere opportuno chiarire espressamente la portata delle previsioni di cui alla lettera *a*) del comma 2, sulla base delle quali le domande relative al coordinamento delle opere di genio civile sono soddisfatte a condizione che non implicino costi supplementari. Sarebbe infatti opportuno precisare a quali costi si riferisce la disposizione e, in particolare, se essa si riferisce, come sembra, a costi ulteriori rispetto a quelli connessi alla installazione di reti di comunicazione elettronica, che sono a carico dell'operatore di rete interessato.

Infine, relativamente al comma 4 dell'articolo 5, 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. Per questa ragione invita anche il Governo a valutare l'opportunità di sopprimere la previsione per cui il Ministero può esentare dagli obblighi previsti dallo schema in esame opere di genio civile di modesta entità, ovvero di precisare l'ambito di tale esenzione.

L'articolo 6 prevede che, anche nel caso di nuove infrastrutture in corso di realizzazione o programmate, il gestore dell'infrastruttura fisica, il proprietario e il committente dell'opera abbiano l'obbligo di fornire al SINFI e all'operatore di rete le medesime informazioni previste dall'articolo 4 per quanto riguarda le opere già esistenti, con modalità corrispondenti a quelle indicate dal medesimo articolo 4.

L'articolo 7, prevede specifiche disposizioni, che, aggiungendosi a quelle già contenute nel codice delle comunicazioni elettroniche, sono finalizzate a introdurre misure di semplificazione delle procedure nel caso specifico in cui le opere di genio civile riguardino più comuni. In tal caso la decisione è assunta, previa valutazione in conferenza di servizi unica per ambito regionale, dal comune di maggiori dimensioni. Il procedimento è concluso nel termine di quattro mesi dal ricevimento della richiesta completa in tutti i suoi elementi, prorogabili per altri 2 mesi solo in casi

eccezionali e debitamente motivati. Decorso tale termine la richiesta, nel silenzio dell'amministrazione, è accolta.

È evidente che le disposizioni dell'articolo 7 hanno una rilevanza essenziale, in quanto la semplificazione delle procedure è un elemento fondamentale per raggiungere l'obiettivo principale dello schema di decreto legislativo in esame, vale a dire agevolare l'installazione di mezzi di comunicazione elettronica ad alta velocità. Occorre pertanto valutare se vi sia la possibilità di rafforzare ulteriormente quanto già previsto dall'articolo 7 in esame, anche intervenendo in modo diretto sul testo del codice delle comunicazioni elettroniche.

L'articolo 8 stabilisce che anche i proprietari di unità immobiliari, o il condominio, ove costituito, equipaggiati con un'infrastruttura fisica multiservizio passiva interna all'edificio, costituita da adeguati spazi installativi e da impianti di comunicazione ad alta velocità in fibra ottica fino ai punti terminali di rete hanno l'obbligo, se richiesti, di assicurare, secondo condizioni eque e non discriminatorie, anche con riguardo al prezzo, l'accesso alle infrastrutture agli operatori di rete. I gestori di rete pubblica di comunicazioni hanno il diritto di installare la propria rete, a proprie spese fino al punto d'accesso. Qualora nell'edificio non vi sia un'infrastruttura fisica, i fornitori di reti pubbliche di comunicazioni hanno diritto di far terminare la propria presso l'abitazione dell'abbonato, con il consenso dell'abbonato medesimo, riducendo al minimo l'impatto sulla proprietà di terzi. Anche in tal caso, se non vengono raggiunti accordi, la questione può essere rimessa da ciascuna delle parti all'organismo di risoluzione delle controversie. Vengono fatti salvi i diritti dei terzi.

Riguardo alle previsioni dell'articolo 8, si consideri se vi sia l'esigenza di precisarle ulteriormente, in modo da chiarire che nel caso in cui un condominio abbia già realizzato per proprio conto un impianto multiservizi in fibra ottica, per un verso debba essere garantito l'accesso agli operatori di rete che lo richiedano a condizioni eque e non discriminatorie, e,

dall'altro, si debba assicurare che la richiesta sia formulata in termini ragionevoli e non eccessivamente onerosi per il condominio stesso.

L'articolo 9 indica l'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni (AGCOM) quale organismo di risoluzione delle controversie tra operatori di rete e gestori delle infrastrutture fisiche. La decisione dell'Autorità, da assumere entro due mesi dalla ricezione della richiesta, completa in tutti i suoi elementi è efficace dalla data di notifica della stessa alle parti e può formare oggetto di ricorso giurisdizionale. La procedura non è obbligatoria e non preclude la possibilità di ricorrere in via giudiziaria. Tuttavia l'Autorità può decidere anche in pendenza di giudizio.

Relativamente alle previsioni dell'articolo 9, segnala l'opportunità, 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, che si preveda che l'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni, nell'ambito della procedura di risoluzione delle controversie, possa acquisire il parere della competente Autorità di regolazione dei settori in cui opera il gestore dell'infrastruttura fisica.

L'articolo 10 precisa che la natura giuridica della decisione assunta dall'Autorità è quella di ordine, ai sensi dell'articolo 98, comma 11, del Codice delle comunicazioni elettroniche, di cui al decreto legislativo n. 239 del 2003, che sanziona appunto il mancato adempimento agli ordini e alle diffide impartite dall'Autorità in relazione alle disposizioni del Codice. La sanzione è compresa tra 15.000 e 150.000 euro.

Relativamente alla disciplina sanzionatoria, rileva che le disposizioni dell'articolo 10 fanno riferimento esclusivamente al caso di inottemperanza alle decisioni dell'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni. Dovrebbe essere valutata l'opportunità di inserire specifiche disposizioni sanzionatorie anche per il caso in cui i gestori dell'infrastruttura non adempiano agli obblighi di comunicazione delle informazioni al SINFI previsti dagli articoli 4 e 6.

L'articolo 11 fa salve le competenze delle regioni a statuto speciale e delle province autonome sulla materia, che perseguiranno le finalità delle disposizioni descritte ai sensi dei rispettivi statuti e norme di attuazione.

L'articolo 12 prevede che, nel caso di conflitto interpretativo tra le norme della disposizione in commento e le disposizioni del Codice delle comunicazioni elettroniche, prevalgano queste ultime. La norma richiama il medesimo principio di risoluzione del conflitto tra norme, individuato dalla direttiva all'articolo 1, comma 4.

L'articolo 13 contiene la clausola di invarianza finanziaria.

L'articolo 14 abroga l'articolo 6-*bis* del decreto-legge n. 133 del 2014, come sopra ricordato.

L'articolo 15 disciplina l'entrata in vigore.

In conclusione, nel ribadire la piena condivisione delle finalità dello schema di decreto legislativo in esame, si riserva di formulare una proposta di parere favorevole, che tenga conto delle esigenze di precisazione del testo che sono state illustrate e delle altre proposte che eventualmente emergeranno nel corso dell'esame.

Michele Pompeo META, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame alla seduta già prevista per domani.

La seduta termina alle 17.30.