

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di <i>green economy</i> e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali (collegato alla legge di stabilità 2014). Nuovo testo C. 2093 Governo (Parere alla VIII Commissione) (<i>Esame e rinvio</i>)	75
ALLEGATO (<i>Proposta di parere del relatore</i>)	81

AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione di rappresentanti di SEA SpA sulle iniziative assunte in relazione alla vertenza SEA Handling SpA	80
---	----

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 10 settembre 2014. — Presidenza del vicepresidente Ivan CATALANO. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso de Caro.

La seduta comincia alle 14.10.

Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di *green economy* e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali (collegato alla legge di stabilità 2014).

Nuovo testo C. 2093 Governo.
(Parere alla VIII Commissione).

(*Esame e rinvio*).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Ivan CATALANO, *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), *relatore*, fa presente che la Commissione è chiamata ad esaminare in sede consultiva il disegno di legge C. 2093 in materia di promozione della *green economy*, che, in quanto collegato alla legge di stabilità 2014 prevede l'applicazione delle norme del regolamento della Camera previste per il disegno di legge di stabilità, ossia inammissibilità delle proposte emendative prive di copertura finanziaria e impossibilità di presentare in Assemblea emendamenti non previamente giudicati ammissibili ed esaminati in Commissione.

Rileva che il provvedimento contiene numerose misure significative, tra le quali segnala l'introduzione di una valutazione di impatto sanitario per i progetti riguardanti le centrali termiche e altri impianti di combustione con potenza termica superiore a 300 MW (articolo 5); la previsione di disposizioni di agevolazione degli appalti verdi (articoli da 9 a 10-ter) e dell'acquisto di prodotti derivanti da materiali post-consumo riciclati (articolo 11); numerose disposizioni in materia di ge-

stione dei rifiuti (articoli 13 e seguenti), e una riforma complessiva delle autorità di bacino (articolo 22).

Passando ad una breve sintesi del contenuto delle disposizioni che investono i profili di interesse della IX Commissione, segnala in primo luogo che l'articolo 1-*bis*, attraverso un'integrazione della legge n. 979 del 1982, prevede che le spese per il ripristino ambientale in caso di incidenti marittimi siano imputate anche al proprietario del carico che abbia utilizzato una nave inadeguata alla qualità e quantità di carico trasportato.

L'articolo 2-*bis* stanziava 35 milioni di euro per l'anno 2015 per il finanziamento di progetti di uno o più enti locali riferiti a un ambito territoriale con popolazione superiore a 100.000 abitanti e volti alla promozione della mobilità sostenibile. La disposizione fa specifico riferimento, tra le altre cose, ai sistemi di *car-pooling* e *bike-pooling*, alla realizzazione di percorsi protetti per gli spostamenti, anche collettivi pedonali, o ciclistici, casa-scuola e all'erogazione di buoni-mobilità ai lavoratori che usano mezzi di trasporto sostenibili. Le iniziative dovranno essere coordinate da un programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro, da approvare con decreto del Ministro dell'ambiente, sentito il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della legge. Il piano stabilirà anche i criteri per la presentazione dei progetti da parte degli enti locali e per la ripartizione dei finanziamenti. Gli enti beneficiari saranno individuati entro sessanta giorni dalla presentazione dei progetti, sentito anche il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. La copertura del piano è posta a carico della quota dei proventi delle aste delle quote di emissioni di gas serra, pari al 50 per cento, già destinata a finalità di carattere ambientale ai sensi dell'articolo 19, comma 6, del decreto legislativo n. 30 del 2013. Osserva che l'articolo 2-*bis* appare perseguire finalità di promozione della mobilità sostenibile analoghe a quella che la Commissione si è posta nell'ambito dei provvedi-

menti di riforma del codice della strada (il testo unificato dei progetti di legge delega e il testo unificato delle proposte di legge che recano modifiche al codice della strada). Ritiene che andrebbe peraltro valutata la possibilità di modificare la norma al fine di prevedere un più effettivo coinvolgimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, attraverso la previsione del concerto di tale Ministero, e non del semplice parere, ai fini della predisposizione del piano sperimentale e dell'esame dei progetti. Segnala altresì l'esigenza che gli schemi dei decreti con cui, rispettivamente, si definisce il programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile e si provvede al riparto delle risorse e all'individuazione degli enti beneficiari siano sottoposti, prima della loro definitiva approvazione, al parere delle competenti Commissioni parlamentari.

L'articolo 4, comma 1, lettera *b*), prevede una misura di semplificazione per l'autorizzazione all'immersione in mare di materiali da fondali marini, prevista dall'articolo 109 del codice ambientale (decreto legislativo n. 152 del 2006), fattispecie che può riguardare lavori condotti in ambito portuale. In particolare, si prevede che quando l'immersione dei materiali avvenga nell'ambito di interventi già assoggettati a valutazione di impatto ambientale, nazionale o regionale, l'autorizzazione all'immersione prevista dall'articolo 109 sia rilasciata dalla medesima autorità competente per la valutazione di impatto ambientale.

Al comma 1, lettera *a*), la medesima misura è prevista per le attività, non rientranti però nell'ambito di competenza della IX Commissione, di escavazione dei fondali nell'ambito di attività per scopi geotermici o connessi alla ricerca di idrocarburi liquidi e gassosi in mare.

Fa presente che in materia di fondali marini interviene anche l'articolo 12-*quater*, che autorizza il Ministero dell'ambiente, sentito il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e avvalendosi del reparto ambientale marino del corpo delle capitanerie di porto, ad individuare i porti marittimi dotati di siti idonei nei quali

avviare operazione di gestione di rifiuti raccolti durante le attività di pesca o altre attività di turismo subacqueo svolte da associazioni sportive, ambientaliste e culturali. Le operazioni saranno effettuate sulla base di appositi accordi di programma con la Capitaneria di porto, l'Autorità portuale, se costituita, le imprese ittiche, le associazioni citate e il comune territorialmente competente, nell'ambito delle risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente. Un successivo decreto del Ministro dell'ambiente, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, potrà estendere, sulla base dei risultati conseguiti, le operazioni di gestione dei rifiuti ad altri porti.

Osserva che risultano d'interesse per la IX Commissione anche gli articoli 7 e 7-bis. Quanto all'articolo 7, rileva che il comma 1, lettera b), esclude gli aeromobili di Stato e gli aeromobili privati utilizzati per fini di sicurezza nazionale, indicati dall'articolo 744 del codice della navigazione, dall'ambito di applicazione del decreto legislativo n. 30 del 2013, che disciplina l'attuazione in Italia del sistema comunitario di scambio delle quote di emissione di gas serra, al fine del rispetto del protocollo di Kyoto. Ricorda che l'articolo 744 del codice della navigazione include negli aeromobili di Stato tutti gli aeromobili militari e quelli di proprietà dello Stato impiegati in servizi istituzionali. Inoltre interessa anche il trasporto aereo, oltre agli impianti fissi, la successiva lettera e): essa include tra le attività i cui costi sono a carico degli operatori anche la tenuta da parte dell'ISPRA (Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale) della sezione italiana del registro UE sullo scambio di quote. Al riguardo, segnala l'opportunità di un approfondimento sull'aggravio dei costi che tale ultima misura potrebbe comportare per gli operatori del trasporto aereo. Fa presente che la disposizione prevede anche altre puntuali modifiche del decreto legislativo n. 30 del 2013, che non appaiono direttamente coinvolgere l'ambito di competenza della IX Commissione: il numero di componenti del comitato nazionale per

l'attuazione del protocollo di Kyoto è ridotto da 23 a 22; vengono modificati i requisiti per verificare la sostanziale riduzione di capacità di un impianto, prevenendo che a tal fine debba verificarsi solo una, e non contestualmente tutte, le fattispecie previste dall'articolo 26 del decreto legislativo (una riduzione di capacità in un sottoimpianto di almeno il 10 per cento ovvero di oltre 50.000 quote di emissioni l'anno); viene corretto un riferimento testuale errato in relazione alle informazioni che il gestore di un impianto che emette gas serra è tenuto a fornire (modifica articolo 36). L'articolo 7-bis prevede che i dati ambientali raccolti ed elaborati dagli enti e dalle agenzie pubbliche e dalle imprese private siano rilasciati su richiesta degli enti locali in formato open data per il loro utilizzo finalizzato a soluzioni di efficientamento delle risorse ambientali o ad applicazioni digitali a supporto della *green economy*. Al riguardo segnala l'opportunità di una riformulazione della disposizione al fine di prevedere che i dati in questione siano comunque resi disponibili, a prescindere dalla richiesta di enti locali, in formato di tipo aperto, inserendo inoltre il richiamo alla definizione legislativa di tale formato, vale a dire l'articolo 68, comma 3, lettera a) del codice dell'amministrazione digitale (decreto legislativo n. 82 del 2005).

L'articolo 27, attraverso un'integrazione dell'articolo 93 del codice delle comunicazioni elettroniche (decreto n. 259 del 2003), istituisce un contributo per le spese relative al rilascio del parere ambientale per impianti radioelettrici da parte delle amministrazioni provinciali e comunali. Il contributo è a carico dei soggetti che intendano installare infrastrutture per impianti radioelettrici e necessitino dell'apposita autorizzazione ai sensi dell'articolo 87 del codice, ovvero di coloro che intendano realizzare reti di banda larga mobile o di tecnologia UMTS e siano tenuti alla semplice segnalazione di inizio attività ai sensi del successivo articolo 87-bis. La sua entità sarà calcolata in base a un tariffario nazionale di riferimento adottato con decreto del Ministro dell'ambiente di con-

certo con il Ministro dello sviluppo economico, sentita la Conferenza permanente Stato-regioni. Il contributo non è dovuto dalle Forze armate, dalle Forze di polizia e dai Vigili del fuoco. Al riguardo, invita i colleghi della Commissione a valutare l'opportunità di richiedere nel parere la soppressione dell'articolo 27, in considerazione dei maggiori oneri che lo stesso determinerebbe per gli operatori economici in un settore cruciale per le prospettive dell'economia nazionale come quello delle comunicazioni elettroniche e della realizzazione della banda larga.

Infine l'articolo 37 conferisce una delega al Governo per il riordino della normativa vigente in materia di tutela dell'ambiente dall'inquinamento acustico prodotto dalle sorgenti fisse e mobili come definite dall'articolo 2, comma 1, lettere *c*) e *d*) della legge n. 447 del 1995 (legge quadro sull'inquinamento acustico). Ricorda che tale definizione include tra le sorgenti sonore fisse anche le infrastrutture stradali, ferroviarie, aeroportuali, marittime; i parcheggi; le aree adibite a stabilimenti di movimentazione merci; i depositi dei mezzi di trasporto di persone e merci. Si indicano come sorgenti sonore mobili tutte le sorgenti sonore non comprese tra le sorgenti fisse (e quindi, sembra desumersi, anche tutti i mezzi di trasporto pubblici e privati). In generale, tra i criteri di delega di cui al comma 2, giudica meritevole di attenzione la disposizione con cui si prevede (lettera *a*) che i piani di contenimento e di abbattimento del rumore previsti dal decreto del Ministro dell'ambiente 29 novembre 2000 siano coerenti con le mappe acustiche strategiche previste dalla direttiva 2002/49/CE; l'introduzione (lettera *h*) di criteri relativi alla sostenibilità economica degli obiettivi di contenimento e abbattimento del rumore; l'adeguamento del regime sanzionatorio e la definizione delle modalità di utilizzo dei proventi derivanti dall'applicazione delle sanzioni (lettera *m*). Fa presente che un principio di delega riguarda esplicitamente il settore dei trasporti. La lettera *c*) del comma 2 prevede, infatti, un'armonizzazione della normativa nazio-

nale relativa alla disciplina delle sorgenti di rumore delle infrastrutture dei trasporti e degli impianti industriali e relativo aggiornamento ai sensi della legge n. 447 del 1995. Sembra intendersi che la normativa in materia debba essere armonizzata con le direttive 2002/49/CE e 2000/14/CE citate al comma 1; l'aggiornamento alla disciplina dell'Unione europea sopravvenuta è richiesto peraltro anche dall'articolo 3, comma 3, della legge n. 447 del 1995.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO, riguardo alla disposizione di cui all'articolo 1-*bis* introdotta dalla Commissione ambiente, facendo presente che su di essa, nel corso dell'esame presso la Commissione di merito, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti aveva già espresso un parere contrario, sottolinea che introduce nell'ordinamento un elemento di responsabilità oggettiva del proprietario del carico, a suo giudizio improprio. Fa presente inoltre che la disposizione vigente su cui si interviene con l'articolo 1-*bis* del provvedimento in esame è stata già oggetto di una recente modifica che ha previsto, in caso di incidenti in mare che hanno comportato sversamenti di sostanze nocive nell'*habitat* marino, l'estensione anche al proprietario del carico trasportato dalla stessa nave della responsabilità solidale circa le conseguenze dell'incidente (prima limitate all'armatore, al proprietario ed al comandante della nave coinvolta). Osserva che tale prima modifica ha previsto una responsabilità di carattere soggettivo, in quanto legata alla dimostrazione, in relazione all'evento, del dolo o della colpa del proprietario del carico. Evidenzia invece che con l'intervento di cui all'articolo 1-*bis* si introduce, invece, a carico del proprietario del carico, una *culpa in eligendo* di carattere oggettivo, ovvero una colpa nella scelta del vettore che, in caso di incidente in mare, sarebbe comunque legata a fatti commessi da altri soggetti (armatore, proprietario e comandante della nave) e dunque non imputabili alla sua sfera giuridica. A titolo esemplificativo richiama la condotta nautica della nave, che compete

al comandante, per la quale, evidentemente, il proprietario del carico non ha alcun potere decisionale.

Auspica quindi che la Commissione, nell'espressione del parere valuti la possibilità di richiedere alle Commissioni di merito il coordinamento dell'articolo 1-*bis* con la vigente analoga disposizione di cui al predetto articolo 12 della legge n. 979 del 1982.

Roberta OLIARO (SCpI), nel sottolineare che nel caso dei trasporti per conto terzi effettuati su strada è prevista la responsabilità solidale del proprietario del carico in caso di comprovato dolo o colpa, fa presente che una nave che operi il trasporto merci per conto di terzi deve sottoporsi ad una serie di controlli e deve essere in possesso di numerose certificazioni che possono essere verificate dal proprietario del carico al momento della scelta del vettore. Giudica quindi con favore l'introduzione di un principio di responsabilità solidale del proprietario del carico in caso di incidenti che comportino lo sversamento in mare di sostanze inquinanti e ritiene che i casi di responsabilità imputabili alla condotta nautica o ad altri comportamenti non dipendenti dal proprietario del carico stesso potranno essere facilmente verificati dalla magistratura in sede di indagine.

Michele DELL'ORCO (M5S) nell'esprimere condivisione per le disposizioni contenute nel provvedimento che investono i profili di competenza della Commissione, giudica con favore l'articolo 2-*bis*, con il quale vengono stanziati 35 milioni di euro a favore di politiche di mobilità sostenibile, tra le quali il *car pooling*. Osserva tuttavia che tale fattispecie non risulta regolamentata dall'ordinamento vigente e, rammentando ai colleghi che è stata depositata una proposta di legge a firma dei deputati del movimento 5 Stelle volta che interviene in tale ambito, rispetto alla quale auspica un tempestivo esame da parte della Commissione, chiede al relatore di inserire nella proposta di parere una osservazione volta a precisare l'ambito di applicazione della disposizione.

Mario TULLO (PD) intervenendo sull'ordine dei lavori, chiede, stante la delicatezza e complessità del provvedimento, che la Commissione proceda all'espressione del parere in una successiva seduta, in modo da poter approfondire le disposizioni in esso contenute, e, in particolare, la questione sollevata dal rappresentante del Governo. Riguardo all'articolo 12-*quarter*, che interviene in materia portuale, osserva che esso è proposto come una norma di semplificazione e auspica che possa realmente semplificare le procedure relative alle attività in ambito portuale, dal momento che i porti soffrono da tempo le conseguenze di una paralisi amministrativa, come dimostra il ritardo con il quale vengono date le autorizzazioni ai dragaggi da parte del Ministero dell'ambiente.

Matteo MAURI (PD) riguardo all'articolo 2-*bis* che fa riferimento al *car pooling* ritiene che sia opportuno distinguere tra la fattispecie di chi condivide un veicolo per il medesimo tragitto al fine di abbattere le spese del trasporto e l'attività imprenditoriale di chi mette a disposizione a pagamento mezzi per determinati percorsi. Osserva che le politiche di *car pooling* sono al centro dell'agenda pubblica nazionale e ritiene quindi che debba essere ben delimitata la platea dei destinatari delle risorse.

Paolo GANDOLFI (PD) nel condividere le considerazioni del collega Mauri, ritiene opportuno che le politiche di promozione della mobilità sostenibile per quanto riguarda i percorsi casa-lavoro siano messe in relazione con la figura del *mobility manager* aziendale, prevista nell'ordinamento nazionale. Ritiene infatti che solo attraverso il coordinamento di tali politiche attraverso la figura del *mobility manager* si possa arrivare ad un'ottimizzazione nella destinazione delle risorse, che saranno destinate a coloro che nel loro tragitto lavorativo non possano avvalersi in modo agevole dei mezzi di trasporto pubblico.

Diego DE LORENZIS (M5S) facendo anch'egli riferimento all'articolo 2-*bis*,

chiede precisazioni al relatore e al Governo riguardo al concetto di sostenibilità, che personalmente ritiene essere ambientale e non finanziaria, e alle caratteristiche dei buoni mobilità previsti nell'articolo stesso.

Ivan CATALANO, *presidente*, nell'accogliere la richiesta fatta dal collega Tullo, invita comunque il relatore a presentare una proposta di parere che potrà essere successivamente integrata in conseguenza degli elementi emersi nel corso del dibattito.

Anna Maria CARLONI (PD), *relatore*, presenta una proposta di parere favorevole con condizione e osservazioni (*vedi allegato*). Riguardo alla questione evidenziata dal rappresentante del Governo, ritiene che la formulazione proposta nel parere possa costituire una soluzione di mediazione che, facendo salvo il principio della responsabilità soggettiva, introduce correttamente nell'ordinamento l'elemento dell'adeguatezza della nave scelta dal proprietario del carico.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO nell'apprezzare lo sforzo del relatore riguardo alla questione da lui evidenziata in precedenza, giudica accettabile la soluzione proposta, in quanto riconduce le responsabilità del proprietario del carico al solo ambito soggettivo.

Ivan CATALANO, *presidente*, in considerazione dell'andamento del dibattito, rinvia quindi l'esame ad una successiva seduta, nella quale si procederà alla votazione della proposta di parere.

La seduta termina alle 14.45.

AUDIZIONI INFORMALI

Mercoledì 10 settembre 2014.

Audizione di rappresentanti di SEA SpA sulle iniziative assunte in relazione alla vertenza SEA Handling SpA.

L'audizione informale è stata svolta dalle 14.45 alle 16.

ALLEGATO

Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di *green economy* e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali (collegato alla legge di stabilità 2014). (Nuovo testo C. 2093 Governo).

PROPOSTA DI PARERE DEL RELATORE

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato, per le parti di competenza, il disegno di legge recante « Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di Green Economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali » (nuovo testo C. 2093 Governo),

premessi che:

l'articolo 1-*bis*, introdotto nel corso dell'esame in Commissione Ambiente, prevede che le spese per il ripristino ambientale in caso di incidenti marittimi siano imputate anche al proprietario del carico che abbia utilizzato una nave inadeguata alla qualità e quantità di carico trasportato;

con riferimento a tale disposizione, occorre segnalare che l'articolo 12 della legge 979 del 1982, e successive modificazioni già prevede che le spese in questione siano recuperate, nei limiti del valore del carico, anche nei confronti del proprietario del carico stesso quando, in relazione all'evento, si dimostri il dolo o la colpa del medesimo; occorre pertanto coordinare con le richiamate previsioni quanto disposto dall'articolo 1-*bis* in esame;

l'articolo 2-*bis*, anch'esso introdotto nel corso dell'esame in Commissione Ambiente, interviene in materia di mobilità sostenibile, prevedendo uno stanziamento di 35 milioni di euro per l'anno 2015 per il finanziamento di progetti promossi da uno o più enti locali riferiti a un ambito territoriale con popolazione superiore a

100.000 abitanti e volti alla promozione della mobilità sostenibile. I progetti possono riguardare, sulla base delle indicazioni fornite a titolo esemplificativo dal testo, iniziative di *car-pooling* e *bike-pooling*, la realizzazione di percorsi protetti per gli spostamenti pedonali o ciclistici, anche collettivi, casa-scuola, l'erogazione di buoni-mobilità ai lavoratori che usano mezzi di trasporto sostenibili, programmi di educazione e sicurezza stradale, di riduzione del traffico, dell'inquinamento e della sosta delle auto in prossimità di scuole o sedi di lavoro. Le iniziative dovranno essere coordinate nell'ambito di un programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro, da approvare con decreto del Ministro dell'ambiente, sentito il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della legge, con il quale saranno stabiliti anche i criteri per la presentazione dei progetti da parte degli enti locali e per la ripartizione dei finanziamenti. Gli enti beneficiari saranno individuati con successivo decreto del Ministero dell'ambiente, sentito il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da emanarsi entro sessanta giorni dalla presentazione dei progetti. La copertura del piano è posta a carico della quota dei proventi delle aste delle quote di emissioni di gas serra, pari al 50 per cento, già destinata a finalità di carattere ambientale ai sensi dell'articolo 19, comma 6, del decreto legislativo n. 30 del 2013;

l'articolo citato interviene sul tema della mobilità sostenibile, oggetto, tra gli

altri, del provvedimento recante delega al Governo per la riforma del codice della strada, all'esame della Commissione in sede referente; in considerazione della materia e dell'incidenza che essa riveste sul complesso delle politiche per la mobilità, appare opportuno prevedere il concerto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sui decreti in questione; si segnala altresì l'esigenza che gli schemi dei decreti con cui, rispettivamente, si definisce il programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile e si provvede al riparto delle risorse e all'individuazione degli enti beneficiari siano sottoposti, prima della loro definitiva approvazione, al parere delle competenti Commissioni parlamentari;

l'articolo 4, comma 1, lettera *b*), prevede una misura di semplificazione, che può interessare anche i lavori condotti in ambito portuale, per l'autorizzazione all'immersione in mare di materiali da fondali marini; in particolare si stabilisce che quando l'immersione dei materiali avvenga nell'ambito di interventi già assoggettati a valutazione di impatto ambientale, nazionale o regionale, l'autorizzazione all'immersione prevista dal codice ambientale sia rilasciata dalla medesima autorità competente per la valutazione di impatto ambientale;

sempre in materia di fondali marini, l'articolo 12-*quater* autorizza il Ministero dell'ambiente, sentito il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e avvalendosi del reparto ambientale marino del corpo delle capitanerie di porto, ad individuare i porti marittimi dotati di siti idonei nei quali avviare, sulla base di appositi accordi di programma con la Capitaneria di porto, l'Autorità portuale, se costituita, le imprese ittiche, le associazioni citate e il comune territorialmente competente, operazioni di gestione di rifiuti raccolti durante le attività di pesca o altre attività di turismo subacqueo svolte da associazioni sportive, ambientaliste e culturali. Un successivo decreto del Ministro dell'ambiente, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, potrà estendere,

sulla base dei risultati conseguiti, le operazioni di gestione dei rifiuti ad altri porti;

l'articolo 7-*bis* prevede che i dati ambientali raccolti ed elaborati dagli enti e dalle agenzie pubbliche e dalle imprese private siano rilasciati su richiesta degli enti locali in formato *open data* per il loro riuso finalizzato a soluzioni di efficientamento delle risorse ambientali o ad applicazioni digitali a supporto della *green economy*; a tale riguardo, dal punto di vista del merito sarebbe opportuno prevedere la disponibilità dei dati anche indipendentemente dalla richiesta di enti locali, mentre sotto un profilo formale risulta opportuno inserire il richiamo alla definizione legislativa di « formato aperto », recata dall'articolo 68, comma 3, lettera *a*) del codice dell'amministrazione digitale, di cui al decreto legislativo n. 82 del 2005;

l'articolo 27 interviene sull'articolo 93 del codice delle comunicazioni elettroniche, di cui al decreto legislativo n. 259 del 2003, istituendo un contributo a carico degli operatori che intendano installare infrastrutture per impianti radioelettrici o realizzare reti di banda larga mobile o di tecnologia UMTS, per le spese relative al rilascio del parere ambientale per impianti radioelettrici da parte delle amministrazioni provinciali e comunali;

con riferimento alle citate previsioni dell'articolo 27, si osserva che il contributo, venendo a gravare sugli operatori, potrebbe determinare un effetto disincentivante rispetto ad attività quali l'installazione di infrastrutture e la realizzazione di reti che risultano essenziali per lo sviluppo della banda larga e, più in generale, del settore delle comunicazioni elettroniche,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con la seguente condizione:

all'articolo 2-*bis*, comma 2, apportare le seguenti modificazioni:

a) al primo periodo, sostituire le parole: « sentito, per i profili di compe-

tenza, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti » con le seguenti: « di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti »;

b) al secondo periodo, sostituire le parole: « sentito, per i profili di competenza, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti » con le seguenti: « di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti »;

c) dopo il secondo periodo, inserire i seguenti: « Gli schemi dei decreti di cui al primo e al secondo periodo sono trasmessi alle Camere, ai fini dell'acquisizione del parere delle Commissioni parlamentari competenti per materia. I pareri sono espressi entro trenta giorni dall'assegnazione, decorsi i quali i decreti possono essere comunque adottati. »;

e con le seguenti osservazioni:

a) valuti la Commissione di merito l'opportunità di riformulare l'articolo 1-*bis*, prevedendo che al quarto comma dell'articolo 12 della legge 31 dicembre 1982, n. 979, e successive modificazioni, siano aggiunte, in fine, le seguenti parole: « , anche con riferimento all'utilizzo di una nave inadeguata alla qualità e quantità di carico trasportato »;

b) valuti la Commissione di merito l'opportunità, con riferimento all'articolo 7-*bis*, di prevedere che i dati ambientali siano comunque rilasciati, a prescindere dalla richieste di enti locali, in formato di tipo aperto, ai sensi dell'articolo 68, comma 3, lettera *a)* del codice dell'amministrazione digitale, di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005 n. 82;

c) valuti la Commissione di merito l'opportunità di sopprimere l'articolo 27.