

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

AUDIZIONI:

Audizione del Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo, Dario Franceschini, nell'ambito dell'esame in sede referente, della proposta di legge C. 1178 Iacono ed altri, recante « Disposizioni per l'istituzione di ferrovie turistiche mediante il reimpiego di linee in disuso o in corso di dismissione situate in aree di particolare pregio naturalistico o archeologico » (Svolgimento, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento, e conclusione)	119
---	-----

ATTI DEL GOVERNO:

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 (Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e conclusione – Parere favorevole con osservazione)	120
ALLEGATO 1 (Parere approvato)	125
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 (Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e conclusione – Parere favorevole con osservazione)	120
ALLEGATO 2 (Parere approvato)	127
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 (Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e rinvio)	121
ALLEGATO 3 (Proposta di parere del Relatore)	128
Schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante definizione dei criteri di privatizzazione e delle modalità di dismissione della partecipazione detenuta dal Ministero dell'economia e delle finanze nel capitale di Ferrovie dello Stato italiane SpA. Atto n. 251 (Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e rinvio)	121

AUDIZIONI

Mercoledì 16 dicembre 2015. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo Dario Franceschini.

La seduta comincia alle 14.

Audizione del Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo, Dario Franceschini, nell'am-

bito dell'esame in sede referente, della proposta di legge C. 1178 Iacono ed altri, recante « Disposizioni per l'istituzione di ferrovie turistiche mediante il reimpiego di linee in disuso o in corso di dismissione situate in aree di particolare pregio naturalistico o archeologico ».

(Svolgimento, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento, e conclusione).

Michele Pompeo META, presidente, avverte che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata mediante la

trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati e la trasmissione diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

Introduce quindi l'audizione.

Il Ministro Dario FRANCESCHINI svolge una relazione sui temi oggetto dell'audizione.

Intervengono, per formulare quesiti ed osservazioni, i deputati Romina MURA, Diego DE LORENZIS (M5S), Anna Maria CARLONI (PD) e Maria IACONO (PD).

Il Ministro Dario FRANCESCHINI fornisce ulteriori precisazioni.

Michele Pompeo META, *presidente*, ringrazia il Ministro per l'esauriente relazione svolta e dichiara conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 14.45.

N.B.: Il resoconto stenografico della seduta è pubblicato in un fascicolo a parte.

ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 16 dicembre 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 14.50.

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.

(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e conclusione – Parere favorevole con osservazione).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento in oggetto, rinviato nella seduta del 15 dicembre 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.

Alberto PAGANI (PD), *relatore*, presenta una proposta di parere favorevole con osservazione (*vedi allegato 1*).

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO esprime il proprio assenso sulla proposta di parere del relatore.

Michele Pompeo META, *presidente*, pone in votazione la proposta di parere favorevole con osservazione del relatore.

La Commissione approva la proposta di parere favorevole con osservazione del relatore (*vedi allegato 1*).

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.

(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e conclusione – Parere favorevole con osservazione).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento in oggetto, rinviato nella seduta del 15 dicembre 2015.

Andrea FERRO (PD), *relatore*, presenta una proposta di parere favorevole con osservazione (*vedi allegato 2*).

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO esprime il proprio assenso sulla proposta di parere del relatore.

Michele Pompeo META, *presidente*, pone in votazione la proposta di parere favorevole con osservazione del relatore.

La Commissione approva la proposta di parere favorevole con osservazione del relatore (*vedi allegato 2*).

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.

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

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento in oggetto, rinviato nella seduta del 15 dicembre 2015.

Paolo COPPOLA (PD), *relatore*, presenta una proposta di parere favorevole con condizioni e osservazioni (*vedi allegato 3*).

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

Schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante definizione dei criteri di privatizzazione e delle modalità di dismissione della partecipazione detenuta dal Ministero dell'economia e delle finanze nel capitale di Ferrovie dello Stato italiane SpA.

Atto n. 251.

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

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Matteo MAURI (PD), *relatore*, osserva che la Commissione è chiamata a esaminare lo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri « Definizione dei criteri di privatizzazione e delle modalità di dismissione della partecipazione detenuta dal Ministero dell'economia e delle finanze nel capitale di Ferrovie dello Stato

italiane Spa », ai fini dell'espressione del parere.

Lo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri è predisposto ai sensi dell'articolo 1, comma 2, della legge n. 481 del 1995 (Norme per la concorrenza e la regolazione dei servizi di pubblica utilità. Istituzione delle Autorità di regolazione dei servizi di pubblica utilità). Tale disposizione prevede che per la privatizzazione dei servizi di pubblica utilità, il Governo definisca i criteri per la privatizzazione di ciascuna impresa e le relative modalità di dismissione e li trasmetta al Parlamento ai fini dell'espressione del parere da parte delle competenti Commissioni parlamentari.

Rileva che il testo in esame, come è accaduto anche nei precedenti decreti del Presidente del Consiglio dei ministri di questo genere, è piuttosto schematico, limitandosi in gran parte a riprendere quanto già previsto per legge.

Il comma 1 dell'articolo unico dello schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri prevede l'alienazione di una quota della partecipazione detenuta dal Ministero dell'economia e delle finanze in Ferrovie dello Stato SpA, in modo tale da consentire comunque il mantenimento di una partecipazione dello Stato al capitale di Ferrovie dello Stato non inferiore al 60 per cento. Attualmente il Ministero dell'economia e delle finanze detiene il 100 per cento del capitale di Ferrovie dello Stato SpA, suddiviso in n. 36.340.432.802 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro. La norma fa espressamente salva l'assegnazione dell'infrastruttura delle rete ferroviaria nazionale, gestita da Rete Ferroviaria italiana SpA. (RFI), che opera in base alla concessione quarantennale di cui al decreto ministeriale n. 138T del 31 ottobre 2000. La scelta è pertanto quella del collocamento sul mercato di una quota di minoranza, fino ad un massimo del 40 per cento, del capitale della Capogruppo Ferrovie dello Stato SpA.

Sulle modalità di privatizzazione la relazione illustrativa richiama il decreto-legge n. 332 del 1994 (Norme per l'accelerazione delle procedure di dismissione di

partecipazioni dello Stato e degli enti pubblici in società per azioni). Tale provvedimento ha individuato due specifiche modalità attraverso le quali effettuare la vendita delle partecipazioni: l'offerta pubblica di vendita e la trattativa diretta con i potenziali acquirenti. È stata prevista anche la possibilità di effettuare la cessione mediante ricorso contestuale ad entrambe le procedure. Per ogni singola operazione è stata demandata ad un decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri la scelta della modalità di vendita tra quelle indicate nel decreto-legge.

Il comma 2, al riguardo, stabilisce che l'alienazione della quota di partecipazione potrà essere effettuata, anche in più fasi, con due possibili modalità: offerta pubblica di vendita rivolta al pubblico dei risparmiatori in Italia e ai dipendenti del Gruppo Ferrovie dello Stato ed offerta pubblica di vendita rivolta a investitori istituzionali italiani e internazionali.

Il comma 3 consente di attivare forme di incentivazione per la partecipazione all'offerta pubblica di vendita da parte dei dipendenti del gruppo Ferrovie dello Stato, tenuto conto anche della prassi di mercato e di precedenti operazioni di privatizzazione. Tali forme di incentivazione potranno tradursi in quote dell'offerta riservate ed agevolazioni di prezzo. In proposito, la relazione illustrativa, analogamente a quanto avvenuto per le altre operazioni di privatizzazione, ipotizza un *bonus share*, vale a dire una clausola che, in seguito ad un'offerta pubblica di vendita o di sottoscrizione, prevede l'allocatione a titolo gratuito ai sottoscrittori iniziali di un certo quantitativo di azioni in caso di possesso azionario ininterrotto per un determinato arco temporale; sono altresì previste agevolazioni nelle modalità di finanziamento (si deve presumere, per l'acquisto di azioni della vendita della partecipazione fino al 40 per cento).

Infine, il comma 4 sancisce la possibilità di prevedere forme di incentivazione in termini di prezzo, in coerenza con le prassi seguite precedenti operazioni di privatizzazione, per i risparmiatori al fine

di favorire l'azionariato diffuso (anche in tal caso si fa riferimento allo strumento del *bonus share*).

Per quanto la Commissione sia chiamata ad esprimere il parere entro termini assai stretti, proprio in considerazione della rilevanza dell'operazione in oggetto, sarebbe opportuno disporre di alcuni elementi importanti per una valutazione dell'operazione stessa.

In primo luogo, sulla base del fatto che è oggetto di alienazione una quota della partecipazione detenuta dallo Stato in Ferrovie dello Stato Italiane SpA, vale a dire nella *holding* del gruppo, segnala l'esigenza di una specificazione delle attività e dei beni del gruppo che saranno oggetto dell'operazione di privatizzazione.

Tale precisazione risulta tanto più necessaria dal momento che nelle premesse dello schema di decreto in esame si indica espressamente che l'apertura ad altri soci del capitale di Ferrovie dello Stato Italiane SpA dovrà essere effettuata prevedendo l'assegnazione o, più precisamente, il mantenimento in capo allo Stato dell'infrastruttura ferroviaria relativa alla rete.

Un secondo elemento assai rilevante potrebbe essere una stima, sia pure di massima, dell'entità dei proventi che si ritiene sia realistico conseguire dall'effettuazione dell'operazione.

Un terzo elemento su cui è opportuna una riflessione riguarda la destinazione di tali proventi.

Sulla base della normativa vigente, dettata dal decreto-legge n. 332 del 1994, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 474 del 1994, i proventi derivanti dalle operazioni di alienazione di quote azionarie detenute dallo Stato, sono destinati al Fondo di ammortamento del debito pubblico, al fine di ridurre le dimensioni del debito stesso.

In quest'ottica, lo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri si colloca all'interno di un più ampio programma di privatizzazioni, reso noto a partire dalla Nota di aggiornamento al Documento di economia e finanza 2013, nella quale è stata prevista una riduzione del debito pubblico nel periodo 2014-2017

di 0,5 punti percentuali di PIL all'anno derivante dagli introiti delle privatizzazioni e delle dismissioni immobiliari. Nell'ambito del piano destinazione Italia, presentato il 13 dicembre 2013, il Governo ha poi specificato che il Ministero dell'economia e delle finanze ha individuato le prime partecipazioni per le quali si intende procedere all'avvio delle operazioni di dismissione: ENI (per le quote eccedenti il 30 per cento), STM, ENAV per le partecipazioni dirette, SACE, Fincantieri, CDP Reti, TAG (Trans Austria Gasleitung) e Grandi Stazioni/Cento Stazioni per quelle indirette. Una seconda fase di dismissioni prevedeva nel 2014 la cessione di quote di minoranza di Poste e di altre aziende nazionali, con la possibilità che anche i lavoratori dipendenti possano partecipare al capitale, sul modello di compartecipazione sperimentato in Germania. Il 25 novembre 2013 è stato nominato dal Ministro dell'economia, il comitato permanente di consulenza globale e garanzia per le privatizzazioni.

Tale impostazione è stata confermata anche nel DEF 2014 (Documento di economia e finanza) e nel DEF 2015. Nell'ambito di quest'ultimo, il programma nazionale di riforma (PNR), che definisce, in coerenza con il programma di stabilità, gli interventi da adottare per il raggiungimento degli obiettivi nazionali di crescita, produttività, occupazione e sostenibilità delineati dalla nuova Strategia Europa 2020, conferma la cessione delle partecipazioni di ENEL, Poste italiane, Ferrovie dello Stato, ENAV. Alcune di queste operazioni sono state già avviate.

Nel caso di Ferrovie dello Stato, ritiene che potrebbe essere utile valutare se una quota dei proventi, con una apposita previsione di rango legislativo, possa essere destinata a finalità di potenziamento dei servizi di trasporto, con particolare riferimento a quelli che hanno carattere di servizio pubblico. Sotto questo profilo si potrebbe pensare a impiegare una parte dei proventi per destinare risorse ulteriori rispetto a quelle già previste per l'acquisto di materiale rotabile, da destinare al miglioramento del servizio a vantaggio dei

pendolari, in considerazione del progressivo invecchiamento di quello in uso.

In conclusione si riserva di formulare una proposta di parere sulla base degli elementi che ha evidenziato nella relazione e di quelli che emergeranno dal dibattito.

Ivan CATALANO (SCpI) ricorda che già nel parere reso dalla Commissione sullo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri sulla privatizzazione di Poste italiane, la Commissione stessa aveva segnalato l'opportunità di una diversa destinazione dei proventi. Chiede altresì chiarimenti sulle modalità e gli strumenti che si intendono adottare per mantenere la rete ferroviaria nella proprietà dello Stato.

Franco BORDO (SI-SEL) ricorda le mozioni approvate dall'Assemblea della Camera, in particolare quella presentata dal proprio Gruppo che chiedeva al Governo, prima di assumere decisioni in merito alla privatizzazione di Ferrovie dello Stato italiane, di chiarire tutte le implicazioni, comprese quelle relative ai profili occupazionali e di prestazione dei servizi. Si chiedeva altresì di precisare gli aspetti finanziari dell'operazione. Ritiene pertanto che questi elementi debbano essere forniti alla Commissione per metterla in grado di esprimere il proprio parere. A tal fine chiede al Presidente di adottare le opportune iniziative per fare in modo che siano adeguatamente prolungati, almeno di un mese, i termini di espressione del parere, che risultano del tutto insufficienti, in modo, tra l'altro, da permettere alla Commissione di svolgere le audizioni necessarie.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO, nel ricordare la discussione sulle mozioni in Assemblea, ribadisce che la rete ferroviaria resterà di proprietà pubblica. Ricorda altresì che dal 2004, sulla base della normativa dell'Unione europea, è stata effettuata la separazione societaria della rete. Segnala infine che, in merito all'operazione di privatizzazione, la

competenza prevalente è quella del Ministero dell'economia e delle finanze, in quanto titolare delle azioni di Ferrovie dello Stato italiane.

Michele Pompeo META, *presidente*, ricorda che le principali operazioni di privatizzazione che sono in corso di effettuazione coinvolgono direttamente gli ambiti di competenza della Commissione, dal momento che riguardano società come Poste italiane, Ferrovie dello Stato italiane e ENAV. Ricorda altresì di aver richiesto per iscritto al Ministro dell'economia e delle finanze di tenere un'audizione di fronte alla Commissione sull'operazione di cui al decreto in esame. Si impegna a sollecitare ulteriormente l'audizione, segnalando che, nel caso in cui non si tenesse, la Commissione potrebbe anche valutare l'opportunità di non esprimere parere. Si impegna infine a verificare la possibilità di una proroga del termine entro il quale la Commissione deve procedere all'espressione del parere.

Mario TULLO (PD) condivide le proposte del Presidente e auspica che il Ministro dell'economia e delle finanze voglia raccogliere l'invito a confrontarsi con la Commissione. Ritiene peraltro che, qualora non vi siano le condizioni per esprimere il parere sulla base di adeguati elementi di informazione sulle implicazioni della privatizzazione di Ferrovie dello Stato italiane, sarebbe preferibile non esprimere parere.

Matteo MAURI (PD), *relatore*, rileva che tutti sono consapevoli dell'esigenza di ridurre il debito dello Stato. La scelta di mantenere nella titolarità dello Stato il 60

per cento del capitale di Ferrovie dello Stato italiane è una scelta di garanzia. Lo è anche il mantenimento nella proprietà dello Stato della rete ferroviaria. Rispetto alle questioni emerse nel dibattito ritiene pertanto che il problema essenziale non siano i tempi entro cui la Commissione esprimerà il parere, né quale Ministero si confronterà con la Commissione, ma che la Commissione, al momento in cui si pronuncerà sull'atto in esame, disponga di tutte le informazioni necessarie per valutare l'operazione.

Emiliano MINNUCCI (PD) richiama la dichiarazione dell'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato italiane in base alla quale la privatizzazione non sarà di immediata attuazione. Ritiene pertanto che la Commissione possa disporre dei tempi necessari per esaminare adeguatamente l'atto in oggetto.

Michele Pompeo META, *presidente*, ribadisce l'intenzione di sollecitare la presenza del Ministro dell'economia e delle finanze, nonché di valutare la possibilità di ampliare i termini per l'espressione del parere.

Arianna SPESSOTTO (M5S) evidenzia l'esigenza di un adeguato approfondimento e condivide l'iniziativa di sollecitare la presenza del Ministro dell'economia e delle finanze in Commissione.

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

La seduta termina alle 15.45.

ALLEGATO 1

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).

PARERE APPROVATO

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato lo 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);

premesso che:

lo schema di decreto legislativo in esame recepisce le modifiche introdotte dalla direttiva 2014/100/UE nell'architettura generale del sistema SafeSeaNet, finalizzato al monitoraggio del traffico navale e allo scambio di informazioni tra gli Stati membri, mediante una rete di sistemi nazionali e una banca dati centrale di raccordo; il sistema centrale e i 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;

il sistema SafeSeaNet nel suo complesso risponde agli obiettivi di migliorare la sicurezza marittima e dei porti, rafforzare la protezione dell'ambiente e le misure di prevenzione dell'inquinamento, promuovere l'efficienza del traffico e dei trasporti marittimi, attraverso lo scambio di informazioni, tra cui quelle relative alla posizione delle navi, ai carichi pericolosi e all'inquinamento;

in considerazione delle finalità del sistema SafeSeaNet, con particolare rife-

rimento a quelle concernenti la sicurezza marittima e dei porti e l'efficienza del trasporto marittimo, l'Autorità nazionale competente è individuata, per l'Italia, nel Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto – Guardia costiera;

occorre considerare che la condivisione delle informazioni e dei dati, sia a livello nazionale, sia a livello europeo, rappresenta già adesso e rappresenterà sempre più in futuro un elemento essenziale delle politiche di sviluppo del trasporto marittimo e, in una prospettiva più ampia, dell'intermodalità e della logistica; occorre pertanto incoraggiare sia l'attuazione delle misure di aggiornamento e potenziamento del sistema SafeSeaNet di cui allo schema di decreto legislativo in esame, sia il concorso dell'Italia a iniziative quali il progetto EUCISE 2020, che prevede, attraverso la volontaria partecipazione di Autorità civili e militari, una piena condivisione delle informazioni per il monitoraggio marittimo,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con la seguente osservazione:

con riferimento sia alle previsioni dello schema di decreto legislativo in esame, sia alle altre iniziative adottate, in particolare per quanto concerne il progetto EUCISE 2020, il Governo promuova e sostenga tutte le iniziative finalizzate a

rafforzare la condivisione delle informazioni relative al monitoraggio marittimo, valorizzando pienamente le potenzialità che, sul versante civile, tale condivisione assume per migliorare la sicurezza marit-

tima e dei porti e per promuovere l'efficienza del traffico e dei trasporti marittimi, nell'ambito di una politica generale dei trasporti, dell'intermodalità e della logistica.

ALLEGATO 2

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).

PARERE APPROVATO

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato 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 (Atto n. 237);

premesso che:

lo schema di decreto legislativo, nel recepire la direttiva 2013/53/UE, stabilisce i requisiti per la progettazione e la fabbricazione delle unità da diporto e delle moto d'acqua, che ne assicurano la conformità alla normativa europea e l'apposizione della marcatura CE; detta altresì le norme relative alla libera circolazione nel mercato di tali prodotti e individua le responsabilità a carico di tutti i soggetti che intervengono nel ciclo della produzione, dell'immissione in commercio e della distribuzione;

il complesso della normativa che viene definita è finalizzato ad assicurare il

libero scambio dei prodotti all'interno del mercato europeo in condizioni di sicurezza per i consumatori e di concorrenza tra gli operatori;

lo schema di decreto introduce requisiti stringenti di protezione ambientale, anche mediante l'adozione di limiti all'emissione di gas di scarico e alla rumorosità dei motori,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con la seguente osservazione:

valuti il Governo l'opportunità di inserire nelle premesse dello schema di decreto legislativo un riferimento alla legge 7 ottobre 2015, n. 167, «Delega al Governo per la riforma del codice della nautica da diporto», anche in considerazione del fatto che tra i principi e i criteri direttivi della legge delega è previsto l'adeguamento alla direttiva 2013/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 novembre 2013.

ALLEGATO 3

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).**PROPOSTA DI PARERE DEL RELATORE**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato 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 (Atto n. 243);

premessi che:

deve ritenersi pienamente condivisibile la finalità dello schema di decreto legislativo in esame di introdurre tutte le misure finalizzate a 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;

sotto un profilo generale, si rileva l'opportunità di riferire la disciplina dettata dallo schema di decreto legislativo in esame non soltanto al caso in cui i rapporti relativi alla richiesta di accesso intercorra non tra un operatore di rete e un gestore dell'infrastruttura fisica, ma anche a quello in cui intercorrano tra due operatori di rete;

con riferimento alle disposizioni del comma 3 dell'articolo 3, si rileva che 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, può costituire un onere eccessivamente gravoso e non ragionevole, tanto più

in considerazione del fatto che il successivo comma 4 indica in modo puntuale e articolato le motivazioni per le quali l'accesso può essere rifiutato; al fine di non alterare l'equilibrio negoziale, non sembra altresì opportuno prevedere che l'operatore di rete indichi nella richiesta di accesso il prezzo che è disposto a corrispondere;

con riferimento alle disposizioni del comma 6 del medesimo articolo 3, che attribuiscono 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, occorre prevedere che non siano 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;

con riferimento alle 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 all'obiettivo prioritario di semplificazione delle procedure e di riduzione degli adempimenti a carico sia degli operatori di rete, sia dei gestori delle infrastrutture fisiche. 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 dei

procedimenti amministrativi relativi alle infrastrutture in questione e i rapporti con i soggetti privati che attivano tali procedimenti; si dovrebbe pertanto prevedere che confluiscono nel SINFI tutte le informazioni già a disposizione delle singole amministrazioni competenti, in quanto contenute negli atti e documenti acquisiti dalle amministrazioni stesse nell'ambito dei procedimenti di realizzazione e manutenzione delle infrastrutture, esentando di conseguenza i soggetti privati dall'onere di trasmettere nuovamente tali informazioni al SINFI;

con riferimento specifico 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, si evidenzia l'esigenza di prevedere che sullo schema di tale decreto sia sentita, oltre che la Conferenza unificata, anche l'AgID (Agenzia per l'Italia Digitale);

con riferimento alle disposizioni del comma 1 dell'articolo 5, si segnala l'esigenza di prevedere, 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, che, ovunque possibile, si debba ricorrere a tecnologie di scavo a basso impatto ambientale;

con riferimento alle disposizioni di cui alla lettera a) del comma 2 dell'articolo 5, si segnala l'opportunità di chiarire espressamente la portata delle previsioni sulla base delle quali le domande relative al coordinamento delle opere di genio civile sono soddisfatte a condizione che non implicino costi supplementari, precisando a quali costi si riferisca la disposizione e, in particolare, se essa si riferisca a costi ulteriori rispetto a quelli connessi alla installazione di reti di comunicazione elettronica, che sono a carico dell'operatore di rete interessato;

con riferimento alle disposizioni del comma 4 dell'articolo 5, si 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; potrebbe pertanto risultare opportuno sopprimere la previsione per cui il Ministero dello sviluppo economico può esentare dagli obblighi previsti dallo schema in esame opere di genio civile di modesta entità, ovvero, quanto meno, si segnala l'esigenza di precisare l'ambito di tale esenzione;

con riferimento alle disposizioni dell'articolo 7, in considerazione della rilevanza essenziale della semplificazione delle procedure al fine di agevolare l'installazione di mezzi di comunicazione elettronica ad alta velocità, si verifichi la possibilità di rafforzare le misure già previste, sia novellando direttamente le apposite disposizioni contenute nel codice delle comunicazioni elettroniche, di cui al decreto legislativo 1° agosto 2003, n. 259, sia intervenendo sul codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, nonché sulle specifiche disposizioni recate dall'articolo 2 del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133;

con riferimento alle disposizioni del comma 1 dell'articolo 8, si segnala l'esigenza di considerare anche il caso in cui un condominio abbia già realizzato per proprio conto un impianto multiservizi in fibra ottica, con la finalità, per un verso, di garantire l'accesso a condizioni eque e non discriminatorie agli operatori di rete che lo richiedano, e per l'altro, di assicurare che la richiesta sia formulata in termini ragionevoli e non eccessivamente onerosi per il condominio stesso;

con riferimento alle disposizioni dell'articolo 9, si segnala l'esigenza, 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, di prevedere che l'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni, nell'ambito della pro-

cedura di risoluzione delle controversie, possa acquisire il parere della competente Autorità di regolazione dei settori in cui opera il gestore dell'infrastruttura fisica;

con riferimento alle disposizioni dell'articolo 14, al fine di garantire la parità delle condizioni di accesso, si segnala l'esigenza di procedere all'abrogazione dei commi 2 e 3 dell'articolo 2 del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, che detta una specifica disciplina per l'utilizzo delle infrastrutture civili già esistenti di proprietà a qualsiasi titolo pubblica o comunque in titolarità di concessionari pubblici,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni:

1) con riferimento alle disposizioni degli articoli 3, 4, 5, 6, 8 e 9, ovunque si fa riferimento al gestore o ai gestori dell'infrastruttura fisica, si inserisca anche il riferimento all'operatore o agli operatori di rete;

2) sostituire il comma 3 dell'articolo 3 con il seguente: « 3. Alla richiesta scritta è allegata una relazione esplicativa, in cui sono indicati gli elementi del progetto da realizzare, comprensivi di un cronoprogramma degli interventi specifici »;

3) al comma 6 dell'articolo 3 aggiungere, in fine, il seguente periodo: « Il prezzo fissato da parte dell'organismo competente di cui all'articolo 9 non copre i costi sostenuti dal gestore dell'infrastruttura, già riconosciuti nelle eventuali strutture tariffarie volte ad offrire un'equa opportunità di recupero dei costi stessi »;

4) con riferimento alle disposizioni del comma 2 dell'articolo 4 si adottino le iniziative necessarie per assicurare che il SINFI si configuri come un vero e proprio sportello unico per quanto concerne la gestione dei procedimenti amministrativi relativi alle infrastrutture in questione e i rapporti con i soggetti privati che attivano

tali procedimenti; in particolare si adottino le opportune iniziative per fare in modo che confluiscono nel SINFI tutte le informazioni già a disposizione delle singole amministrazioni competenti, in quanto contenute negli atti e documenti acquisiti dalle amministrazioni stesse nell'ambito dei procedimenti di realizzazione e manutenzione delle infrastrutture, esentando di conseguenza i soggetti privati dall'onere di trasmettere nuovamente tali informazioni al SINFI;

5) al comma 1 dell'articolo 4, dopo le parole: « sentita la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, » inserire le seguenti: « e l'Agenzia per l'Italia Digitale (AgID) »;

6) con riferimento alle disposizioni del comma 1 dell'articolo 5, si integrino tali disposizioni nel senso di prevedere che, 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, si debbano impiegare, ovunque possibile, tecnologie di scavo a basso impatto ambientale e sia ammesso il ricorso a tecniche di scavo tradizionale soltanto in presenza di motivati e oggettivi impedimenti all'utilizzo delle tecnologie a basso impatto ambientale;

7) al comma 3 dell'articolo 5, dopo la parola: « emetta » inserire le seguenti: « , entro due mesi dalla data di ricezione della richiesta, »;

8) al comma 4 dell'articolo 5 si sopprima la possibilità di prevedere esenzioni per opere di genio civile di modesta entità, in termini di valore, dimensioni o durata, ovvero, in alternativa, si introducano precise limitazioni dell'ambito entro il quale tali esenzioni possono essere previste;

9) con riferimento alle disposizioni di cui all'articolo 7, si rafforzino gli interventi di semplificazione delle procedure, sia verificando la possibilità di novellare le apposite disposizioni contenute nel codice

delle comunicazioni elettroniche, di cui al decreto legislativo 1° agosto 2003, n. 259, sia intervenendo sul codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, nonché sulle specifiche disposizioni recate dall'articolo 2 del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133;

10) con riferimento al comma 1 dell'articolo 8, si inseriscano previsioni volte a disciplinare il caso in cui un condominio realizzi di propria iniziativa un impianto multiservizio in fibra ottica con la finalità, per un verso, di garantire l'accesso a condizioni eque e non discriminatorie agli operatori di rete che lo richiedano, e per l'altro, di assicurare che la richiesta sia formulata in termini ragionevoli e non eccessivamente onerosi per il condominio stesso;

11) ai commi 2 e 4 dell'articolo 8 sostituire, rispettivamente, le parole: « i gestori di reti pubbliche di comunicazione » e « i fornitori di reti pubbliche di comunicazione » con le seguenti: « gli operatori di rete »;

12) all'articolo 9, aggiungere in fine il seguente comma: « 3. L'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni, nell'ambito della procedura di cui al comma precedente, può acquisire, in relazione all'oggetto della controversia, il parere delle competenti Autorità di regolazione dei settori in cui operano i gestori dell'infrastruttura fisica. »;

13) all'articolo 14, recante le abrogazioni, aggiungere in fine il seguente comma: « 2. I commi 2 e 3 dell'articolo 2 del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, sono abrogati. »;

e con le seguenti osservazioni:

a) con riferimento all'articolo 2, recante le definizioni, si valuti l'opportunità di sopprimere la lettera n), in considerazione del fatto che il SINFI è definito e disciplinato all'articolo 4;

b) con riferimento alle disposizioni del comma 2 dell'articolo 4, si valuti l'opportunità di precisare che gli obblighi a carico del gestore dell'infrastruttura fisica di comunicazione dei dati al SINFI con un anticipo di almeno novanta giorni non si applicano, oltre che nel caso di interventi emergenziali, nel caso delle ipotesi di manutenzione ordinaria e di tutti gli interventi per i quali la normativa di settore richiede tempi di esecuzione inferiori ai novanta giorni;

c) con riferimento alle disposizioni di cui alla lettera a) del comma 2 dell'articolo 5, si valuti l'opportunità di chiarire espressamente la portata della previsione sulla base della quale le domande relative al coordinamento delle opere di genio civile sono soddisfatte a condizione che non implicino costi supplementari, precisando che si tratta di costi ulteriori rispetto a quelli connessi all'installazione di elementi di reti di comunicazione elettronica ad alta velocità, che sono definiti e finanziati con le modalità previste dal comma 3 del medesimo articolo 5;

d) con riferimento alla disciplina sanzionatoria di cui all'articolo 10, si valuti l'opportunità di integrarla prevedendo specifiche sanzioni nel caso di mancato adempimento degli obblighi di comunicazione delle informazioni al SINFI previsti dagli articoli 4 e 6.