

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

ATTI DEL GOVERNO:

- Proposta di nomina del professor Riccardo Villari a presidente dell'Autorità portuale di Napoli. Nomina n. 12 (*Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e conclusione – Parere contrario*).
- Proposta di nomina di Giovanni Lorenzo Forcieri a presidente dell'Autorità portuale di La Spezia. Nomina n. 13 (*Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e conclusione – Parere favorevole*) 153

SEDE REFERENTE:

- Delega al Governo per la riforma del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. C. 731 Velo ed altri (*Seguito dell'esame e rinvio – Abbinamento del progetto di legge C. 1588 Governo*) 155

AUDIZIONI INFORMALI:

- Audizione di rappresentanti di SLC-CGIL, FISTel-CISL, UILCOM-UIL e UGL Telecomunicazioni, nell'ambito della discussione congiunta delle risoluzioni n. 7-00120 Bruno Bossio e n. 7-00124 Biasotti sugli interventi a tutela dell'utilizzo per finalità di interesse generale delle reti, degli impianti, dei beni e dei rapporti di rilevanza strategica nel settore delle comunicazioni 159

- AVVERTENZA 160

- ERRATA CORRIGE 160

ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 23 ottobre 2013. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Rocco Girlanda.

La seduta comincia alle 14.10.

Proposta di nomina del professor Riccardo Villari a presidente dell'Autorità portuale di Napoli.

Nomina n. 12.

(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e conclusione – Parere contrario).

Proposta di nomina di Giovanni Lorenzo Forcieri a presidente dell'Autorità portuale di La Spezia.

Nomina n. 13.

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

La Commissione prosegue l'esame delle proposte di nomina all'ordine del giorno, rinviato nella seduta del 22 ottobre 2013.

Michele Pompeo META, *presidente*, ricorda che nella seduta di ieri, il relatore, onorevole Biasotti, ha proposto di esprimere parere favorevole sulla proposta di nomina di Riccardo Villari a presidente dell'Autorità portuale di Napoli. Analoga-

mente anche il relatore, onorevole Tullo, ha proposto di esprimere parere favorevole sulla proposta di nomina di Giovanni Lorenzo Forcieri a presidente dell'Autorità portuale di La Spezia.

Dopo aver dato conto delle sostituzioni pervenute, propone di procedere contestualmente alle distinte votazioni su ciascuna delle proposte di nomina in oggetto.

La Commissione consente.

La Commissione procede alla votazione per scrutinio segreto sulla proposta di parere favorevole del relatore in ordine alla proposta di nomina di Riccardo Villari a presidente dell'Autorità portuale di Napoli.

Michele Pompeo META, *presidente*, comunica il risultato della votazione:

Presenti	45
Votanti	45
Maggioranza	23
Hanno votato sì	15
Hanno votato no	30

(La Commissione respinge).

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che comunicherà il parere contrario testé espresso alla Presidenza della Camera, ai fini della trasmissione al Governo.

Hanno preso parte alla votazione i deputati: Bianchi Nicola, Biasotti, Bonaccorsi, Bonavitacola, in sostituzione di Culotta, Brandolin, Bruno, Bruno Bossio, Cardinale, Carella, Caruso, in sostituzione di Vitelli, Castiello, in sostituzione di Bergamini, Castricone, Catalano, Cera, in sostituzione di Quintarelli, Cesaro Luigi, in sostituzione di Martinelli, Coppola, Crivellari, De Lorenzis, Dell'Orco, Ferro, Furnari, Gandolfi, Garofalo, Iannuzzi Cristian, Liuzzi, Marguerettaz, Martino Pierdomenico, Mauri, Mazzoli, in sostituzione di Mura, Meta, Minardo, Mognato, Nardi,

Oliaro, Pagani, Paolucci, Piso, Quaranta, Romano Paolo Nicolò, Rotta, Russo, in sostituzione di Squeri, Totaro, Tullo, Vecchio e Velo.

La Commissione procede, quindi, alla votazione per scrutinio segreto sulla proposta di parere favorevole del relatore in ordine alla proposta di nomina di Giovanni Lorenzo Forcieri a presidente dell'Autorità portuale di La Spezia.

Michele Pompeo META, *presidente*, comunica il risultato della votazione:

Presenti	45
Votanti	45
Maggioranza	23
Hanno votato sì	29
Hanno votato no	16

(La Commissione approva).

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che comunicherà il parere favorevole testé espresso alla Presidenza della Camera, ai fini della trasmissione al Governo.

Hanno preso parte alla votazione i deputati: Bianchi Nicola, Biasotti, Bonaccorsi, Bonavitacola, in sostituzione di Culotta, Brandolin, Bruno, Bruno Bossio, Cardinale, Carella, Caruso, in sostituzione di Vitelli, Castiello, in sostituzione di Bergamini, Castricone, Catalano, Cera, in sostituzione di Quintarelli, Cesaro Luigi, in sostituzione di Martinelli, Coppola, Crivellari, De Lorenzis, Dell'Orco, Ferro, Furnari, Gandolfi, Garofalo, Iannuzzi Cristian, Liuzzi, Marguerettaz, Martino Pierdomenico, Mauri, Mazzoli, in sostituzione di Mura, Meta, Minardo, Mognato, Nardi, Oliaro, Pagani, Paolucci, Piso, Quaranta, Romano Paolo Nicolò, Rotta, Russo, in sostituzione di Squeri, Totaro, Tullo, Vecchio e Velo.

La seduta termina alle 14.40.

SEDE REFERENTE

Mercoledì 23 ottobre 2013. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META, indi del vicepresidente Ivan CATALANO. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Rocco Girlanda.

La seduta comincia alle 14.45.

Delega al Governo per la riforma del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

C. 731 Velo ed altri.

(Seguito dell'esame e rinvio – Abbinamento del progetto di legge C. 1588 Governo).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 27 giugno 2013.

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.

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che è stato assegnato alla Commissione, in sede referente, il disegno di legge C.1588 del Governo recante « Delega al Governo per la riforma del codice della strada ». Avverte, altresì, che il citato disegno di legge, in quanto vertente su materia identica a quella della proposta di legge già in esame, sarà ad essa abbinato, a norma del comma 1 dell'articolo 77 del Regolamento.

Paolo GANDOLFI (PD), *relatore*, ricorda che la Commissione ha già avviato, nella seduta del 27 giugno 2013, l'esame della proposta di legge Velo ed altri, recante delega al governo per la riforma del codice della strada e che nella seduta odierna, a questa proposta è stato abbinato il disegno di legge del Governo.

Anticipa, quindi che nel proprio intervento illustrerà sinteticamente il contenuto del disegno di legge governativo, soffermandosi su similitudini e differenze con la proposta di legge parlamentare, il cui iter è già stato avviato dalla Commissione.

Richiamando brevemente il contenuto del disegno di legge, fa presente che l'articolo 1 prevede una delega al Governo ad adottare, entro diciotto mesi dall'entrata in vigore della legge, decreti di revisione e riordino del codice della strada. È previsto che gli schemi siano adottati sentita la Conferenza unificata e che sugli stessi sia acquisito un « doppio parere parlamentare ». In proposito segnala che la proposta di legge Velo ed altri individua un'identica procedura di delega, stabilendo però il termine per l'esercizio della delega nel compimento del ventiquattresimo mese dalla data di entrata in vigore della legge. A tale riguardo fa presente che la Commissione aveva già valutato l'opportunità di prevedere un termine più breve per l'esercizio della delega.

L'articolo 2, al comma 1, dopo aver individuato le finalità che devono essere perseguite nell'esercizio della delega – quali ad esempio, sicurezza stradale, semplificazione delle procedure, razionalizzazione, proporzionalità ed efficacia delle sanzioni – e i principi ai quali tale esercizio deve conformarsi, definisce in modo dettagliato, nelle singole lettere del comma, i criteri direttivi.

In particolare, la lettera a) prevede la riorganizzazione delle disposizioni del codice della strada secondo criteri di coerenza e armonizzazione con le norme di settore nazionali, con quelle dell'Unione europea e derivanti da accordi internazionali, nonché con le norme relative alle competenze delle regioni e degli enti locali, con particolare riferimento ai poteri dello Stato nei confronti degli enti proprietari e gestori delle strade. Rileva che un criterio direttivo di contenuto analogo è previsto dall'articolo 2, comma 2, lettera a) del progetto di legge Velo ed altri.

La lettera b) prevede il conferimento ad atti normativi secondari della competenza

per l'attuazione della normativa europea armonizzata, salva diversa previsione della legge di delegazione europea.

La lettera *c)* prevede la revisione dell'apparato sanzionatorio, anche modificando l'entità delle sanzioni, secondo principi di ragionevolezza, proporzionalità, effettività e non discriminazione, con particolare riferimento ai seguenti profili: 1) graduazione delle sanzioni in funzione della gravità, della frequenza e dell'effettiva pericolosità del comportamento, introducendo anche meccanismi premiali in relazione a comportamenti virtuosi e riduzione delle sanzioni in caso di pagamento in tempi brevi; 2) inasprimento delle sanzioni per comportamenti particolarmente lesivi dell'incolumità e della sicurezza degli utenti della strada, dei bambini e degli utenti deboli; 3) semplificazione delle procedure per l'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie e accessorie nonché delle misure cautelari relative ai documenti di circolazione e di guida; 4) revisione del sistema dell'accertamento degli illeciti amministrativi, anche in relazione ai nuovi strumenti di controllo a distanza che consentono l'accertamento della violazione con contestazione differita, e del regime delle spese; 5) coordinamento della durata delle misure cautelari disposte dall'autorità amministrativa con la pendenza dei procedimenti penali instaurati in relazione alle medesime fattispecie.

Osserva che i criteri relativi alla revisione dell'apparato sanzionatorio risultano sostanzialmente analoghi a quelli previsti dall'articolo 2, comma 2, lettera *c)* della proposta di legge Velo ed altri. La proposta parlamentare non contempla però esplicitamente la revisione del sistema dell'accertamento degli illeciti amministrativi e il coordinamento della durata delle misure cautelari disposte dall'autorità amministrativa con la pendenza dei procedimenti penali in relazione alle medesime fattispecie. Reca invece espressamente uno specifico riferimento alla qualificazione giuridica della decurtazione dei punti della patente di guida come sanzione amministrativa accessoria, prevedendo altresì che

la comunicazione della decurtazione costituisca atto amministrativo definitivo.

La lettera *d)* reca l'espressa previsione dell'applicabilità della decurtazione di punteggio dalla patente di guida, del ritiro, della sospensione e della revoca della stessa, nei confronti di conducenti minorenni, anche in deroga alla legge n. 689 del 1981, in materia di depenalizzazione. Fa presente, infatti, che in base all'articolo 2 della legge n. 689 del 1981 non può essere assoggettato a sanzione amministrativa chi, al momento in cui ha commesso il fatto, non aveva compiuto i diciotto anni. Rileva che si tratta di un tema di grande attualità, soprattutto in relazione alla guida delle *minicar* da parte dei conducenti minorenni.

La lettera *e)* prevede la revisione e coordinamento del sistema dei ricorsi amministrativi e giurisdizionali, ai fini della semplificazione della procedura e dell'alleggerimento degli oneri amministrativi a carico dei cittadini e dell'eliminazione di duplicazioni, anche individuando ambiti di competenza giurisdizionale diversi per i motivi di legittimità e per quelli di merito. Rileva che un criterio analogo è previsto dall'articolo 2, comma 2, lettera *d)* della proposta di legge Velo ed altri, il quale peraltro non fa riferimento alle finalità di semplificazione della procedura, di alleggerimento degli oneri amministrativi a carico dei cittadini e di eliminazione di duplicazioni.

La lettera *f)* prevede la definizione dei criteri di classificazione dei veicoli atipici, compresi i veicoli di interesse storico e collezionistico, nonché dei requisiti minimi per la loro circolazione (lettera *f)*). Anche in questo caso sottolinea che un criterio analogo è previsto all'articolo 2, comma 2, lettera *h)* della proposta parlamentare, che peraltro contiene unicamente il riferimento alle « norme di circolazione dei veicoli atipici » e non quelli ai « criteri di classificazione » e ai « veicoli di interesse storico e collezionistico ».

La lettera *g)* prevede l'introduzione di disposizioni volte a favorire la diffusione e l'installazione di sistemi telematici idonei a rilevare, anche attraverso il collegamento

automatico con l'anagrafe nazionale dei veicoli, nonché con altri enti e organismi pubblici competenti, l'inosservanza delle disposizioni del codice della strada, con particolare riferimento alle prescrizioni relative alla massa complessiva a pieno carico e al trasporto di merci pericolose.

La lettera *h*) prevede l'adozione di misure per la tutela dell'utenza debole sulle strade, anche prevedendo sistemi di maggiore tutela e di visibilità notturna per i ciclisti. In proposito segnala che l'articolo 2, comma 3, lettera *l*) della proposta di legge Velo ed altri inserisce tale materia tra quelle oggetto di delegificazione.

La lettera *i*) prevede l'introduzione di apposite disposizioni riguardanti la circolazione dei veicoli sulla rete stradale e autostradale in presenza di fenomeni atmosferici di particolare intensità, al fine di preservare l'incolumità degli utenti. Osserva che non viene opportunamente ripresa la previsione di affidare all'ente proprietario proprietario o al concessionario di autostrade, il potere di imporre, in particolari circostanze, l'utilizzo di pneumatici invernali. Ricorda che tale previsione è rimasta nel testo della proposta parlamentare, in quanto identico a quello approvato nella precedente legislatura, ma fa presente che già nella relazione introduttiva da me svolta e nel successivo dibattito era stata evidenziata l'opportunità di sopprimerla.

La lettera *l*) prevede l'attribuzione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del compito di predisporre, nel rispetto delle vigenti norme di progettazione stradale, linee guida e di indirizzo concernenti la progettazione e la costruzione di infrastrutture stradali e di arredi urbani anche finalizzati alla sicurezza degli utilizzatori di veicoli a due ruote. Evidenzia che un criterio direttivo analogo è previsto dall'articolo 2, comma 2, lettera *o*) della proposta di legge Velo ed altri.

La lettera *m*) prevede la semplificazione delle procedure che disciplinano la modifica delle caratteristiche costruttive dei veicoli in circolazione, nella prospettiva dell'alleggerimento degli adempimenti richiesti all'utente. Rileva che, anche in

questo caso, la proposta di legge parlamentare prevede un criterio direttivo analogo (articolo 2, comma 2, lettera *p*)).

Ricorda che l'articolo 2, comma 2, della proposta Velo ed altri prevede anche i seguenti criteri direttivi, non contemplati nel disegno di legge del Governo: riordino dei compiti della polizia stradale e potenziamento del ricorso ai servizi ausiliari di polizia stradale, tenendo conto degli assi viari (lettera *f*)); ricognizione delle attività pubbliche e private previste dal codice e dal relativo regolamento di attuazione, ai fini dell'introduzione di forme efficaci e sostenibili per i controlli di legalità e regolarità dell'esercizio e di adeguate sanzioni in caso di violazioni (lettera *g*)); predisposizione, da parte del Ministero della salute, di linee guida cogenti per garantire uniformità nell'operato delle commissioni mediche locali per il conseguimento o il rinnovo della patente di guida (lettera *i*)); disciplina generale delle modalità di sosta dei veicoli adibiti al servizio di invalidi (lettera *l*)); riassetto della disciplina concernente la classificazione, costruzione e tutela delle strade, delle fasce di rispetto, degli accessi e diramazioni, della pubblicità e di ogni forma di occupazione del suolo stradale (lettera *n*)).

Fa altresì presente che non viene riproposto nel disegno di legge governativo lo specifico criterio contenuto nella proposta di legge parlamentare, in base al quale si specificano le modalità con le quali semplificare le procedure per il ricorso al prefetto (lettera *e*)).

Rileva che il comma 2 dell'articolo 2 del disegno di legge del Governo prevede l'adozione di regolamenti di delegificazione, entro diciotto mesi dall'approvazione della legge e nel rispetto dei principi e criteri direttivi del comma, per determinate materie attualmente disciplinate dal codice della strada. Osserva che la medesima disposizione è prevista dall'articolo 2, comma 3, della proposta di legge parlamentare, con un termine di ventiquattro mesi.

Al riguardo segnala, in via generale, quanto osservato, con riferimento all'ana-

loga disposizione contenuta nel progetto di legge C. 4662 esaminato nella scorsa legislatura, dalla I Commissione Affari costituzionali e dal Comitato per la legislazione nei pareri di competenza e cioè la necessità di: *a)* indicare con un grado maggiore di dettaglio le norme regolatrici delle materie oggetto di delegificazione, mentre sia il disegno di legge del governo sia la proposta di legge parlamentare si limitano ad indicare un elenco di materie oggetto di delegificazione; *b)* individuare esplicitamente le disposizioni di legge che risulteranno abrogate a decorrere dalla data di entrata in vigore dei regolamenti di delegificazione.

Fa presente che, sulla base del disegno di legge governativo, la delegificazione dovrebbe interessare diverse materie anche di notevole rilievo.

In particolare, la lettera *a)* individua come oggetto di delegificazione le caratteristiche dei veicoli eccezionali e dei trasporti in condizioni di eccezionalità; la medesima materia è indicata dall'articolo 2, comma 3, lettera *a)* della proposta di legge parlamentare.

La lettera *b)* individua come oggetto di delegificazione l'aggiornamento della segnaletica stradale in conformità alle norme internazionali in materia, e organizzazione della circolazione; ricorda che un principio analogo è previsto dall'articolo 2, comma 3, lettera *c)* della proposta di legge parlamentare.

La lettera *c)* individua come oggetto di delegificazione la classificazione, destinazione, caratteristiche costruttive, di equipaggiamento e di identificazione dei veicoli, al fine di adeguarli alle nuove tipologie conseguenti ai processi di innovazione tecnica del settore; segnala che anche in questo caso un principio analogo è previsto dall'articolo 2, comma 3, lettera *e)* della proposta di legge Velo ed altri.

La lettera *d)* individua come oggetto di delegificazione la classificazione e impiego dei veicoli in relazione all'uso cui sono adibiti, con particolare riferimento alle macchine agricole ed operatrici, anche in relazione alla disciplina europea in materia di limiti di massa; principio analogo è

previsto dall'articolo 2, comma 3, lettera *g)* della proposta di legge parlamentare.

La lettera *e)* individua come oggetto di delegificazione le procedure di ammissione, immatricolazione e cessazione della circolazione dei veicoli a motore, anche atipici; evidenzia che un principio analogo è contenuto all'articolo 2, comma 3, lettera *h)* della proposta di legge parlamentare, il quale fa però riferimento anche alla produzione delle targhe automobilistiche.

La lettera *f)* individua come oggetto di delegificazione il riassetto della disciplina tecnica concernente la classificazione, la costruzione e la tutela delle strade e di ogni forma di occupazione del suolo stradale.

L'articolo 2, comma 3, del proposta di legge parlamentare include tra le materie oggetto di delegificazione anche le seguenti: disciplina della massa limite e della sagoma limite dei veicoli adibiti all'autotrasporto di carichi sporgenti (lettera *b)*); disciplina della manutenzione delle segnalazioni stradali luminose, con particolare riguardo all'esigenza di ridurre i consumi energetici (lettera *d)*); introduzione e definizione, nella classificazione dei veicoli, dei veicoli a pedali adibiti al trasporto, pubblico e privato, di merci e persone (lettera *f)*); disciplina della patente di guida BS, prevedendo che i possessori di tale patente possano guidare anche un veicolo con un rimorchio di massa superiore a 750 chilogrammi (lettera *i)*); utilizzo di targhe sostitutive per motoveicoli in occasione di competizioni sportive (lettera *m)*).

Segnala, inoltre, che la proposta di legge parlamentare prevede opportunamente, al comma 4 dell'articolo 2, l'abrogazione delle norme di legge che disciplinano le materie di cui al comma 3 con effetto dalla data di entrata in vigore dei regolamenti di delegificazione e che analoga disposizione non è invece contenuta nel disegno di legge governativo.

Il comma 3 dell'articolo 2 del disegno di legge prevede, analogamente alla proposta parlamentare, che il Governo adotti le modifiche del regolamento di esecuzione ed attuazione del codice della strada, ne-

cessarie ad adeguarlo alle modifiche introdotte dai decreti legislativi e dai regolamenti di delegificazione.

Il comma 4 dell'articolo 2 prevede che con decreti dirigenziali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono stabilite le istruzioni tecniche attuative per i procedimenti amministrativi disciplinati dai regolamenti di delegificazione di cui al comma 2 e di esecuzione di cui al comma 3. Sottolinea che ciò può avvenire anche attraverso lo sviluppo delle procedure informatizzate svolte dal Centro elaborazione dati del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. In questo caso è richiesto il parere del Dipartimento della funzione pubblica della Presidenza del Consiglio.

L'articolo 3 prevede la possibilità di adottare, entro venti mesi dalla data di entrata in vigore della legge, disposizioni integrative e correttive dei decreti legislativi e reca la clausola di invarianza finanziaria. Osserva che la previsione concernente l'adozione di decreti legislativi correttivi è contenuta anche nella proposta di legge parlamentare, nella quale peraltro si prevede un termine più ampio di tre anni.

Rileva che, come emerge dalla illustrazione testé svolta, il disegno di legge governativo corrisponde in ampia misura ai contenuti della proposta di legge di delega su cui la Commissione ha già avviato l'esame. Fa presente, inoltre, che un elemento qualificante del disegno di legge governativo è contenuto nella relazione, laddove si fa riferimento all'esigenza di un « codice breve » che contenga le sole norme di comportamento e che sia quindi di più facile lettura per gli utenti della strada. Osserva che, a suo giudizio, tale elemento costituisce di per sé un rafforzamento della sicurezza stradale, in quanto un testo normativo chiaro e sistematico rappresenta già un primo passo verso il rispetto delle disposizioni in esso contenute. Ricorda che obiettivo del legislatore deve essere quello di ridurre l'incidentalità e la mortalità sulle strade, come già avvenuto in via generale negli ultimi anni, e che tale obiettivo deve essere perseguito anche riguardo alle situazioni

nelle quali la riduzione dell'incidentalità è stata meno marcata o non si è affatto registrata, come nel caso degli ambiti urbani, ovvero degli utenti delle due ruote.

Per quanto concerne le modalità procedurali di esame da parte della Commissione dei due progetti di legge, evidenzia che è necessario una valutazione dettagliata delle disposizioni per le quali i due testi si differenziano. A tal fine anche per facilitare lo svolgimento di tale analisi e l'individuazione, di volta in volta, della soluzione più adeguata, ritiene opportuno che la Commissione deliberi la costituzione di un Comitato ristretto, che, in modo informale, elabori un testo unificato che potrà essere adottato come testo base per le successive fasi dell'esame in sede referente.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA si riserva di intervenire in una successiva seduta.

Ivan CATALANO, *presidente*, anche in considerazione del fatto che alle ore 15 è previsto un altro punto dell'ordine del giorno della Commissione, rinvia il seguito dell'esame del provvedimento ad altra seduta.

La seduta termina alle 15.10.

AUDIZIONI INFORMALI

Mercoledì 23 ottobre 2013.

Audizione di rappresentanti di SLC-CGIL, FISTel-CISL, UILCOM-UIL e UGL Telecomunicazioni, nell'ambito della discussione congiunta delle risoluzioni n. 7-00120 Bruno Bossio e n. 7-00124 Biasotti sugli interventi a tutela dell'utilizzo per finalità di interesse generale delle reti, degli impianti, dei beni e dei rapporti di rilevanza strategica nel settore delle comunicazioni.

L'audizione informale è stata svolta dalle 15.10 alle 16.

AVVERTENZA

Il seguente punto all'ordine del giorno non è stato trattato:

*UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO
DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI*

ERRATA CORRIGE

Nel *Bollettino delle Giunte e delle Commissioni parlamentari* n. 104 del 16 ottobre 2013, a pagina 124, prima colonna, trentottesima riga, la parola « sudamericano » è sostituita dalla seguente « spagnolo ».