

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

RISOLUZIONI:

7-00635 Minnucci: Manutenzione e sicurezza della rete stradale italiana. <i>(Seguito della discussione e conclusione – Approvazione di un nuovo testo n. 8-00118)</i>	78
ALLEGATO 1 (Nuova formulazione della proposta di risoluzione)	82
ALLEGATO 2 (Nuovo testo approvato dalla Commissione)	84

SEDE CONSULTIVA:

Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea – Legge di delegazione europea 2014. C. 3123 Governo, approvato dal Senato (Relazione alla XIV Commissione).	
Relazione consuntiva sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea, relativa all'anno 2014. Doc. LXXXVII, n. 3 (Parere alla XIV Commissione) <i>(Seguito dell'esame congiunto e conclusione – Relazione favorevole sul disegno di legge di delegazione europea C. 3123 – Parere favorevole con osservazioni sulla Relazione consuntiva sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea, relativa all'anno 2014)</i>	80
ALLEGATO 3 (Emendamenti presentati)	86
ALLEGATO 4 (Relazione approvata)	87
ALLEGATO 5 (Parere approvato)	89
AVVERTENZA	81

RISOLUZIONI

Mercoledì 17 giugno 2015. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 14.25.

7-00635 Minnucci: Manutenzione e sicurezza della rete stradale italiana.

(Seguito della discussione e conclusione – Approvazione di un nuovo testo n. 8-00118).

La Commissione prosegue la discussione della risoluzione in oggetto, rinviata nella seduta dell'11 giugno 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.

Emiliano MINNUCCI (PD) presenta una nuova formulazione della proposta di risoluzione a propria prima firma (*vedi allegato 1*), che tiene conto di quanto emerso dal dibattito e dalle indicazioni date dal rappresentante del Governo nella precedente seduta. Sottolinea, in particolare, che, come suggerito dal presidente, sono state modificate le premesse nel senso di eliminare qualsiasi riferimento al conglomerato bituminoso o al riciclo del fresato d'asfalto, trattandosi di ambiti che

non sono di competenza esclusiva della Commissione, e di aver inserito un riferimento alla necessità che i proventi derivanti dalle sanzioni per violazioni del codice della strada siano destinate alla manutenzione della rete viaria, come previsto già dalla normativa vigente. Quanto al dispositivo, come già preannunciato nella precedente seduta, accoglie le indicazioni date dal rappresentante del Governo nella precedente seduta, anche riguardo al secondo impegno del dispositivo, il cui inserimento era stato suggerito dalla collega Spessotto.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO esprime parere favorevole sulla proposta di risoluzione, come riformulata.

Paolo COPPOLA (PD) auspica che i dati sulla classificazione delle strade, cui si fa riferimento nel secondo impegno del dispositivo, siano pubblicati in formato di tipo aperto, in modo da consentire la consultazione e l'utilizzo da parte dei cittadini.

Vincenzo GAROFALO (AP) nel condividere i contenuti dell'atto in discussione, fa presente di aver presentato nella giornata di ieri una risoluzione di contenuto analogo analogo, che tuttavia non risulta ancora pubblicata, che a suo giudizio sarebbe opportuno discutere e votare congiuntamente all'atto di indirizzo in esame.

Michele DELL'ORCO (M5S) ringrazia il presentatore per aver accolto il suggerimento della collega Spessotto e preannuncia il voto favorevole del proprio Gruppo sull'atto in discussione. Concorda in particolare con l'esigenza di destinare una quota dei proventi delle sanzioni per violazioni del codice della strada alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle strade, e ricorda, al riguardo, la discussione svoltasi nel corso dell'esame dei progetti di riforma del codice della strada riguardo alla necessità di rendere trasparenti le destinazioni dei proventi delle sanzioni, attraverso la pubblicazione di appositi rendiconti da parte delle ammi-

nistrazioni comunali, da inviare al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Ricorda inoltre che all'avvio della legislatura erano stati approvati atti di indirizzo relativi alla sicurezza stradale, in particolare riguardanti i *guardrail*, di cui il primo a propria firma, cui tuttavia non è stata ancora data attuazione. Invita pertanto il Governo a dare attuazione agli impegni contenuti negli atti di indirizzo votati dal Parlamento.

Ivan CATALANO (SCpI) ribadisce la richiesta fatta già nella scorsa seduta al rappresentante del Governo di avere informazioni sui dati già presenti al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti riguardo al catasto delle strade.

Paolo GANDOLFI (PD) non concorda su quanto scritto nelle premesse riguardo al fatto che gran parte degli incidenti si verificano a causa della cattiva manutenzione delle strade e chiede al presentatore di precisare che è imputabile alla cattiva manutenzione delle strade parte degli incidenti, eliminando la parola « gran » al quarto capoverso delle premesse.

Emiliano MINNUCCI (PD) concorda con il suggerimento del collega Gandolfi e presenta una nuova riformulazione della proposta di risoluzione, nel senso da ultimo indicato (*vedi allegato 2*).

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO esprime parere favorevole sulla nuova riformulazione della proposta di risoluzione. Riguardo alla richiesta dell'onorevole Catalano, fa presente di aver già chiesto informazioni presso la competente Direzione generale del Ministero e si riserva di fornire alla Commissione la documentazione sulle questioni indicate quanto più tempestivamente possibile. Concorda infine con l'auspicio espresso dall'onorevole Coppola, ritenendo, al riguardo, che sia sufficiente un atto amministrativo per disporre che i dati in possesso del Ministero siano pubblicati in formato di tipo aperto.

Michele Pompeo META, *presidente*, riguardo alla richiesta avanzata dal collega Garofalo, ritiene che l'atto a sua firma potrà essere tempestivamente discusso dalla Commissione non appena pubblicato. Ritiene opportuno procedere quindi nella giornata odierna alla votazione della risoluzione in discussione, anche al fine di dare un segnale forte al Governo riguardo a un tema, quale quello della manutenzione della rete viaria, che a suo giudizio costituisce una vera emergenza per il Paese.

La Commissione approva la risoluzione Minnucci 7-00635 (*vedi allegato 2*), come da ultimo riformulata.

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che la risoluzione approvata assume il numero 8-00118. Sottolinea altresì che la risoluzione è stata approvata all'unanimità.

La seduta termina alle 14.50.

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 17 giugno 2015. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 14.50.

Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea – Legge di delegazione europea 2014.

C. 3123 Governo, approvato dal Senato.

(Relazione alla XIV Commissione).

Relazione consuntiva sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea, relativa all'anno 2014.

Doc. LXXXVII, n. 3.

(Parere alla XIV Commissione).

(Seguito dell'esame congiunto e conclusione – Relazione favorevole sul disegno di legge di delegazione europea C. 3123 – Parere

favorevole con osservazioni sulla Relazione consuntiva sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea, relativa all'anno 2014).

La Commissione prosegue l'esame congiunto dei provvedimenti in oggetto, rinviato nella seduta dell'11 giugno 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.

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che entro il termine fissato alle ore 12 di ieri, è stato presentato al disegno di legge di delegazione europea 2014 l'emendamento Catalano 1.1 (*vedi allegato 3*).

Michele MOGNATO (PD), *relatore*, segnala che con l'emendamento Catalano 1.1 si chiede l'inserimento in allegato B della direttiva 2014/45/UE, relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e recante abrogazione della direttiva 2009/40/CE e della direttiva 2014/46/UE, che modifica la direttiva 1999/37/CE del Consiglio, relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli. Nel ricordare che l'allegato B contiene le direttive da recepire con decreto legislativo e prevede l'espressione del parere parlamentare sul relativo schema, fa presente che la direttiva 2009/40/CE, che viene abrogata dalla direttiva 2014/45/UE – di cui si chiede l'inserimento in allegato B – è una direttiva di rifusione per la quale non è previsto il recepimento nell'ordinamento interno e che la successiva direttiva 2010/48/UE, che interviene a modificare la medesima direttiva 2009/40/CE è stata recepita nell'ordinamento interno con un atto amministrativo e precisamente con il decreto ministeriale 13 ottobre 2011. Analogamente, la direttiva 1999/37/CE, sulla quale interviene la seconda direttiva che si chiede di inserire in allegato B (2014/46/UE) è stata recepita in via amministrativa (decreto ministeriale 14 febbraio 2000).

Fa presente inoltre che il termine di attuazione delle direttive di cui all'emendamento è fissato, per entrambe, al 20 maggio 2017. Il disegno di legge di delegazione europea in esame contiene invece direttive il cui termine di recepimento è assai più vicino e in più di un caso già scaduto, per cui, trattandosi di un disegno di legge già approvato in prima lettura dal Senato, risulta prioritaria l'esigenza di pervenire all'approvazione definitiva, in modo che il Governo possa procedere alla predisposizione ed adozione dei decreti legislativi di recepimento. Per tali ragioni invita il proponente al ritiro dell'emendamento, esprimendo altrimenti parere contrario.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO esprime parere conforme a quello del relatore sull'emendamento Catalano 1.1.

Ivan CATALANO (SCpI) si dichiara disponibile a ritirare l'emendamento per salvaguardare l'esigenza di una rapida approvazione del disegno di legge, riservandosi in ogni caso la facoltà di presentare un ordine del giorno o di ripresentare l'emendamento stesso in Assemblea, nel caso in cui, a differenza di quanto indicato dal relatore, il testo trasmesso dal Senato sia oggetto di modifiche.

Ritira pertanto l'emendamento a propria firma 1.1.

Michele MOGNATO (PD), *relatore*, propone di riferire alla XIV Commissione in

senso favorevole sul disegno di legge di delegazione europea 2014 (*vedi allegato 4*).

Propone quindi di esprimere parere favorevole con osservazioni sulla Relazione consuntiva sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea, relativa all'anno 2014 (*vedi allegato 5*).

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO dichiara di condividere la proposta di relazione e la proposta di parere del relatore.

La Commissione approva la proposta del relatore di riferire alla XIV Commissione in senso favorevole sul disegno di legge di delegazione europea 2014 (*vedi allegato 4*) e nomina il deputato Mognato quale relatore per riferire presso la XIV Commissione.

Approva quindi la proposta del relatore di parere favorevole con osservazioni sulla Relazione consuntiva sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea, relativa all'anno 2014 (*vedi allegato 5*).

La seduta termina alle 15.20.

AVVERTENZA

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

SEDE CONSULTIVA

Deleghe al Governo in materia di riorganizzazione delle amministrazioni pubbliche. C. 3098 Governo, approvato dal Senato.

ALLEGATO 1

7-00635: Manutenzione e sicurezza della rete stradale italiana.**NUOVA FORMULAZIONE DELLA PROPOSTA DI RISOLUZIONE**

La IX Commissione,

premesso che:

la sicurezza stradale costituisce un obiettivo prioritario per l'Europa, che da anni promuove presso gli Stati una forte presa di coscienza per mettere in campo azioni volte a ridurre gli incidenti sulla strada e conseguentemente ad azzerare il numero delle vittime;

L'Unione europea ha in questi anni ribadito più volte i suoi obiettivi per la sicurezza stradale, sfruttando il progresso tecnico, incoraggiando gli Stati al miglioramento delle infrastrutture stradali e sensibilizzando gli utenti ad un comportamento più corretto;

nonostante i progressi realizzati, tuttavia, si pone la necessità di ulteriori sforzi volti a garantire una riduzione del numero di incidenti e vittime sulle strade;

tra le azioni che il nostro Paese deve mettere in campo per il raggiungimento degli ambiziosi obiettivi posti in sede europea assume un'importanza decisiva il miglioramento della rete viaria, dal momento che gran parte degli incidenti che si registrano su tale rete sono causati dalla cattiva manutenzione delle strade;

i dati diffusi da Siteb – Associazione dei costruttori e manutentori delle strade – evidenziano come i costi per la manutenzione ordinaria e straordinaria della rete stradale italiana si siano dimezzati rispetto al periodo precedente alla crisi economica in atto. Un dato che ha riportato il nostro Paese ai consumi del 1985, quando la rete stradale del Paese era

meno sviluppata e le vetture in circolazione molto meno numerose rispetto ad oggi;

lo stesso studio dimostra come, per la manutenzione ordinaria della rete stradale del nostro Paese, occorrerebbe che venissero impiegate 40 milioni di tonnellate di asfalto annue, circa 18 in più rispetto quelle utilizzate lo scorso anno;

tale riduzione si ripercuote direttamente sulla mobilità e la sicurezza dei cittadini e delle merci, poiché strade prive della manutenzione ordinaria, sono strade più lente e pericolose e spesso costituiscono un elemento determinante nella dinamica degli incidenti stradali;

non investire sulla manutenzione ordinaria e straordinaria delle nostre reti stradali rischia di peggiorare ulteriormente il primato italiano in materia di incidenti stradali: basti pensare che solo nel 2013 si sono registrati 181 mila episodi con ben 3.385 morti e con costi sociali per il nostro Paese stimabili in circa 26.000 milioni di euro. Gran parte di queste occorrenze potrebbero essere evitate se si procedesse ad una manutenzione costante ed efficace delle strade e al mantenimento in essere di una segnaletica più accurata;

la sentenza 48216/2012 della Corte di Cassazione ha sancito che gli enti di gestione delle strade sono tenuti a evitare insidie e rischi occulti per gli automobilisti e a rispondere dei danni per sinistri dovuti a loro negligenze;

le arterie nelle quali si registra una minore manutenzione, sono quelle comunali – urbane ed extraurbane – a causa

delle sempre più scarse risorse a disposizione dei comuni e quelle provinciali, che risentono anche delle incertezze a livello di competenza dovute dalla ristrutturazione amministrativa delle province ancora in atto;

in considerazione dell'insufficienza delle risorse destinate a tale finalità, si impone l'esigenza di svolgere una riflessione sulle modalità di attribuzione delle risorse finalizzate alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle strade – con particolare riguardo a quelle rivenienti dai proventi delle sanzioni per violazioni del codice della strada – che tenga conto del sistema articolato degli enti pubblici proprietari della rete stradale e dei soggetti gestori;

a tal fine, occorre in primo luogo assicurare l'effettiva destinazione di quote dei proventi delle sanzioni per violazioni del codice della strada, come del resto già previsto dalla legislazione vigente, alla manutenzione e alla messa in sicurezza delle strade;

non procedere alla manutenzione delle strade costituisce un falso risparmio, dal momento che i problemi di messa in sicurezza che non si affrontano oggi saranno ancora più costosi e complicati da risolvere in futuro. In moltissimi casi infatti, il degrado del manto stradale è dovuto al collasso degli strati di base e sottostanti e alla pratica diffusa pur se scorretta di ripristinare il manto stradale ricoprendolo con un nuovo strato di conglomerato bituminoso, con il risultato che, non essendo risanato il fondo, la lesione risale dal basso verso l'alto danneggiando anche lo strato appena posato;

la messa in sicurezza della rete stradale è la vera « grande opera » che il nostro Paese dovrebbe affrontare. Un'ope-

razione che oltre a rendere un servizio evidente e tangibile ai cittadini, rilancerebbe settori fondamentali per l'economia italiana molto colpiti dalla crisi, senza peraltro consumare ulteriore suolo;

impegna il Governo:

ad attribuire carattere prioritario alla ricerca e allo stanziamento di risorse per la manutenzione ordinaria e straordinaria della rete stradale di interesse nazionale in modo da aumentare la sicurezza nei trasporti e rilanciare un settore fondamentale per l'economia italiana;

a dare piena attuazione alle disposizioni del decreto legislativo n. 35 del 2011 sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali, ed in particolare ad effettuare la classificazione della sicurezza della rete di propria competenza, al fine di individuare la priorità degli interventi in funzione del loro potenziale di miglioramento della sicurezza;

ad assumere iniziative per sostenere le province, le città metropolitane e i comuni nell'assolvimento dei compiti di gestione delle strade di loro proprietà.

(7-00635) (*nuova formulazione*) Minnucci, Bargerò, Bergonzi, Berlinghieri, Berretta, Boccuzzi, Paola Boldrini, Capozzolo, Carella, Carloni, Carrescia, Chaouki, Coccia, Culotta, D'Arienzo, D'Ottavio, Fabbri, Folino, Ginoble, Giuliani, Gregori, Gribaudo, La Marca, Maestri, Marchetti, Marchi, Mazzoli, Melilli, Misiani, Moscat, Paris, Porta, Ribaudo, Romanini, Rossomando, Giovanna Sanna, Scuvera, Simoni, Taranto, Taricco, Tidei, Valeria Valente, Ventricelli, Preziosi.

ALLEGATO 2

7-00635: Manutenzione e sicurezza della rete stradale italiana.**NUOVO TESTO APPROVATO DALLA COMMISSIONE**

La IX Commissione,

premesso che:

la sicurezza stradale costituisce un obiettivo prioritario per l'Europa, che da anni promuove presso gli Stati una forte presa di coscienza per mettere in campo azioni volte a ridurre gli incidenti sulla strada e conseguentemente ad azzerare il numero delle vittime;

L'Unione europea ha in questi anni ribadito più volte i suoi obiettivi per la sicurezza stradale, sfruttando il progresso tecnico, incoraggiando gli Stati al miglioramento delle infrastrutture stradali e sensibilizzando gli utenti ad un comportamento più corretto;

nonostante i progressi realizzati, tuttavia, si pone la necessità di ulteriori sforzi volti a garantire una riduzione del numero di incidenti e vittime sulle strade;

tra le azioni che il nostro Paese deve mettere in campo per il raggiungimento degli ambiziosi obiettivi posti in sede europea assume un'importanza decisiva il miglioramento della rete viaria, dal momento che parte degli incidenti che si registrano su tale rete sono causati dalla cattiva manutenzione delle strade;

i dati diffusi da Siteb – Associazione dei costruttori e manutentori delle strade – evidenziano come i costi per la manutenzione ordinaria e straordinaria della rete stradale italiana si siano dimezzati rispetto al periodo precedente alla crisi economica in atto. Un dato che ha riportato il nostro Paese ai consumi del 1985, quando la rete stradale del Paese era

meno sviluppata e le vetture in circolazione molto meno numerose rispetto ad oggi;

lo stesso studio dimostra come, per la manutenzione ordinaria della rete stradale del nostro Paese, occorrerebbe che venissero impiegate 40 milioni di tonnellate di asfalto annue, circa 18 in più rispetto quelle utilizzate lo scorso anno;

tale riduzione si ripercuote direttamente sulla mobilità e la sicurezza dei cittadini e delle merci, poiché strade prive della manutenzione ordinaria, sono strade più lente e pericolose e spesso costituiscono un elemento determinante nella dinamica degli incidenti stradali;

non investire sulla manutenzione ordinaria e straordinaria delle nostre reti stradali rischia di peggiorare ulteriormente il primato italiano in materia di incidenti stradali: basti pensare che solo nel 2013 si sono registrati 181 mila episodi con ben 3.385 morti e con costi sociali per il nostro Paese stimabili in circa 26.000 milioni di euro. Gran parte di queste occorrenze potrebbero essere evitate se si procedesse ad una manutenzione costante ed efficace delle strade e al mantenimento in essere di una segnaletica più accurata;

la sentenza 48216/2012 della Corte di Cassazione ha sancito che gli enti di gestione delle strade sono tenuti a evitare insidie e rischi occulti per gli automobilisti e a rispondere dei danni per sinistri dovuti a loro negligenze;

le arterie nelle quali si registra una minore manutenzione, sono quelle comunali – urbane ed extraurbane – a causa

delle sempre più scarse risorse a disposizione dei comuni e quelle provinciali, che risentono anche delle incertezze a livello di competenza dovute dalla ristrutturazione amministrativa delle ex province ancora in atto;

in considerazione dell'insufficienza delle risorse destinate a tale finalità, si impone l'esigenza di svolgere una riflessione sulle modalità di attribuzione delle risorse finalizzate alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle strade – con particolare riguardo a quelle rivenienti dai proventi delle sanzioni per violazioni del codice della strada – che tenga conto del sistema articolato degli enti pubblici proprietari della rete stradale e dei soggetti gestori;

a tal fine, occorre in primo luogo assicurare l'effettiva destinazione di quote dei proventi delle sanzioni per violazioni del codice della strada, come del resto già previsto dalla legislazione vigente, alla manutenzione e alla messa in sicurezza delle strade;

non procedere alla manutenzione delle strade costituisce un falso risparmio, dal momento che i problemi di messa in sicurezza che non si affrontano oggi saranno ancora più costosi e complicati da risolvere in futuro. In moltissimi casi infatti, il degrado del manto stradale è dovuto al collasso degli strati di base e sottostanti e alla pratica diffusa pur se scorretta di ripristinare il manto stradale ricoprendolo con un nuovo strato di conglomerato bituminoso, con il risultato che, non essendo risanato il fondo, la lesione risale dal basso verso l'alto danneggiando anche lo strato appena posato;

la messa in sicurezza della rete stradale è la vera « grande opera » che il nostro Paese dovrebbe affrontare. Un'operazione che oltre a rendere un servizio

evidente e tangibile ai cittadini, rilancerebbe settori fondamentali per l'economia italiana molto colpiti dalla crisi, senza peraltro consumare ulteriore suolo;

impegna il Governo:

ad attribuire carattere prioritario alla ricerca e allo stanziamento di risorse per la manutenzione ordinaria e straordinaria della rete stradale di interesse nazionale in modo da aumentare la sicurezza nei trasporti e rilanciare un settore fondamentale per l'economia italiana;

a dare piena attuazione alle disposizioni del decreto legislativo n. 35 del 2011 sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali, ed in particolare ad effettuare la classificazione della sicurezza della rete di propria competenza, al fine di individuare la priorità degli interventi in funzione del loro potenziale di miglioramento della sicurezza;

ad assumere iniziative per sostenere le province, le città metropolitane e i comuni nell'assolvimento dei compiti di gestione delle strade di loro proprietà.

(8-00118) Minnucci, Bargero, Bergonzi, Berlinghieri, Berretta, Bocuzzi, Paola Boldrini, Capozzolo, Carella, Carloni, Carrescia, Chaouki, Coccia, Culotta, D'Arienzo, D'Ottavio, Fabbri, Folino, Ginoble, Giuliani, Gregori, Gribaudo, La Marca, Maestri, Marchetti, Marchi, Mazzoli, Melilli, Misiani, Moscat, Paris, Porta, Ribaudo, Romanini, Rosso-mando, Giovanna Sanna, Scuvera, Simoni, Taranto, Taricco, Tidei, Valeria Valente, Ventricelli, Preziosi.

ALLEGATO 3

Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea – Legge di delegazione europea 2014. (C. 3123 Governo, approvato dal Senato).

EMENDAMENTI PRESENTATI

ART. 1.

All'Allegato B, di cui all'articolo 1, comma 1, dopo il numero 23), inserire i seguenti:

23-bis) 2014/45/UE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e recante abrogazione della direttiva 2009/40/CE.

23-ter) 2014/46/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, che modifica la direttiva 1999/37/CE del Consiglio, relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli.

1.1. Catalano.

ALLEGATO 4

**Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e
l'attuazione di altri atti dell'Unione europea – Legge di delegazione
europea 2014 (C. 3123 Governo, approvato dal Senato).**

RELAZIONE APPROVATA

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato, per le parti di propria competenza, il disegno di legge C. 3123 Governo, approvato dal Senato, recante «Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea – Legge di delegazione europea 2014 »;

premesso che:

per quanto concerne le materie di competenza della Commissione l'Allegato B, di cui all'articolo 1, comma 1, dispone il recepimento mediante decreti legislativi, sui cui schemi è richiesto il parere delle competenti Commissioni parlamentari, delle seguenti direttive:

1) 2013/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 novembre 2013, relativa alle imbarcazioni da diporto e alle moto d'acqua e che abroga la direttiva 94/25/CE, il cui termine di recepimento è fissato al 18 gennaio 2016;

2) 2013/54/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 novembre 2013, relativa a talune responsabilità dello Stato di bandiera ai fini della conformità alla convenzione sul lavoro marittimo del 2006 e della sua applicazione, il cui termine di recepimento è scaduto il 31 marzo 2015;

3) 2014/61/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 maggio 2014, recante misure volte a ridurre i costi dell'installazione di reti di comunicazione

elettronica ad alta velocità, il cui termine di recepimento è fissato al 1° gennaio 2016;

4) 2014/89/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 2014, che istituisce un quadro per la pianificazione dello spazio marittimo, il cui termine di recepimento è fissato al 18 settembre 2016;

5) 2014/100/UE della Commissione, del 28 ottobre 2014, recante modifica della direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione, il cui termine di recepimento è fissato al 18 novembre 2015;

6) 2014/112/UE del Consiglio, del 19 dicembre 2014, che attua l'accordo europeo concernente taluni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro nel trasporto per vie navigabili interne, concluso tra la European Barge Union (EBU), l'Organizzazione europea dei capitani (ESO) e la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF), il cui termine di recepimento è fissato al 31 dicembre 2016;

7) 2015/413/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2015, intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale, il cui termine di recepimento è fissato al 6 maggio 2015;

l'allegato A, di cui al medesimo articolo 1, comma 1, prevede il recepi-

mento della direttiva 2014/111/UE di esecuzione della Commissione, del 17 dicembre 2014, recante modifica della direttiva 2009/15/CE per quanto attiene all'adozione da parte dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) di taluni codici e relativi emendamenti di alcuni protocolli e convenzioni il cui termine di recepimento è fissato al 31 dicembre 2015; in tal caso non è previsto sullo schema di decreto legislativo di recepimento il parere delle competenti Commissioni parlamentari, in quanto si tratta di una direttiva di esecuzione di contenuto tecnico;

risulta necessario pervenire in modo tempestivo alla definitiva approvazione del disegno di legge in esame, già approvato in prima lettura dal Senato, in considerazione dei termini di recepimento

assai ravvicinati delle direttive sopra richiamate, che rivestono considerevole rilievo nell'ambito dei settori dei trasporti e delle telecomunicazioni, in quanto intervengono su materie quali la costruzione delle imbarcazioni da diporto, il lavoro marittimo, l'installazione di reti di comunicazione elettronica ad alta velocità in modo da promuovere l'uso condiviso dell'infrastruttura fisica preesistente, la pianificazione dello spazio marittimo, con l'intento di promuovere la crescita sostenibile delle economie, il monitoraggio del traffico navale, lo scambio di informazioni in materia di infrazioni alla sicurezza stradale,

delibera di

RIFERIRE FAVOREVOLMENTE

ALLEGATO 5

Relazione consuntiva sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea, relativa all'anno 2014 (Doc. LXXXVII, n. 3).**PARERE APPROVATO**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminata la Relazione consuntiva sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea, relativa all'anno 2014 (Doc. LXXXVII, n. 3),

premesso che:

per quanto concerne il trasporto ferroviario, la Relazione dà conto degli sviluppi che si sono registrati nel 2014 e in particolare nel corso del semestre di Presidenza italiana per quanto concerne gli atti normativi che costituiscono il quarto pacchetto ferroviario; in particolare si segnala che in sede di Consiglio Trasporti è stato raggiunto l'accordo politico sul regolamento relativo all'Agenzia ferroviaria europea ed è stato avviato il negoziato con il Parlamento sugli schemi normativi del pilastro tecnico; nel corso del semestre di Presidenza italiana è stata avviata la discussione del pilastro politico, che interessa temi quali la *governance* del gestore dell'infrastruttura, l'apertura del mercato passeggeri nazionale, la contabilità delle imprese ferroviarie e la disciplina degli obblighi di servizio pubblico;

per quanto concerne il trasporto aereo è stato raggiunto, nel Consiglio Trasporti, Telecomunicazioni ed Energia del 3 dicembre 2014 un orientamento generale sulla proposta di revisione del regolamento che stabilisce i principi generali per l'istituzione del Cielo unico europeo; sempre nell'ambito delle misure riconducibili alla disciplina del Cielo unico europeo è stato

raggiunto, nel medesimo Consiglio, un orientamento generale sulle disposizioni in materia di aeroporti e di gestione del traffico aereo;

per quanto riguarda il settore delle comunicazioni, la Relazione evidenzia la valenza prioritaria attribuita dalle istituzioni dell'Unione europea allo sviluppo dei servizi pubblici digitali e in proposito, per quanto concerne l'Agenda digitale italiana, ricorda che nel novembre 2014 il Governo ha presentato i Piani strategici relativi alla banda ultralarga e alla crescita digitale, che sono stati sottoposti a consultazione pubblica,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti osservazioni:

a) nell'ambito dei negoziati in sede di Unione europea, il Governo continui a ribadire l'esigenza di mantenere l'unicità del quadro normativo concernente il quarto pacchetto ferroviario, in modo che l'avanzamento nell'*iter* di approvazione degli atti relativi al pilastro tecnico si associ alla definizione delle questioni di grande rilievo, richiamate in premessa, che sono oggetto del pilastro politico;

b) il Governo promuova e sostenga, in sede di Unione europea, la tempestiva approvazione del complesso di atti normativi che rivedono la disciplina sul Cielo

unico europeo (cosiddetto pacchetto Cielo unico europeo II *plus*);

c) il Governo assuma tutte le iniziative necessarie per dare nuovo impulso all'attuazione dell'Agenda digitale, in par-

ticolare per quanto concerne la realizzazione degli interventi infrastrutturali necessari per dotare il Paese di una rete idonea a consentire il raggiungimento degli obiettivi di accesso a Internet previsti dall'Agenda digitale.