VIII COMMISSIONE PERMANENTE

(Ambiente, territorio e lavori pubblici)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

Variazione nella composizione della Commissione 126

Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza 2021. Doc. LVII, n. 4-*bis* e Allegati (Parere alla V Commissione) *(Esame e rinvio)* 126

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2019/520 concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale e intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sul mancato pagamento dei pedaggi stradali nell'Unione. Atto n. 268 *(Seguito esame e rinvio)* 128

ALLEGATO (Proposta di parere del relatore) 130

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2019/1936 che modifica la direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali. Atto n. 282 *(Seguito esame e rinvio)* 128

Schema di decreto legislativo recante recepimento della direttiva (UE) 2019/883 relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi che modifica la direttiva 2010/65/UE e abroga la direttiva 2000/59/CE. Atto n. 293 *(Seguito esame e rinvio)* 129

SEDE CONSULTIVA

Martedì 5 ottobre 2021. — Presidenza della presidente Alessia ROTTA.

La seduta comincia alle 12.05.

Variazione nella composizione della Commissione.

Alessia ROTTA, *presidente*, comunica che il deputato Giovanni Vianello, del gruppo Misto, cessa di far parte della Commissione.

La Commissione prende atto.

Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza 2021.
Doc. LVII, n. 4-*bis* e Allegati.
(Parere alla V Commissione).

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in titolo.

Alessia ROTTA, *presidente*, ritiene opportuno preliminarmente esprimere le felicitazioni proprie e a nome della Commissione al connazionale Giorgio Parisi, insignito del premio Nobel per la fisica, « per i contributi innovativi alla nostra comprensione dei sistemi fisici complessi », sottolineando il valore di questo importante riconoscimento internazionale ad una eccellenza italiana.

Ricorda che il calendario dei lavori dell'Assemblea prevede che l'esame della Nota di aggiornamento in Assemblea abbia luogo nella giornata di domani, mercoledì 6 ottobre 2021, dalle ore 16. Le Commissioni dovranno pertanto concluderne l'esame in sede consultiva e in sede referente compa-

tibilmente con i tempi previsti dal calendario per l'esame da parte dell'Assemblea.

Sergio VALLOTTO (LEGA), relatore, riferisce in qualità di relatore sulla Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza (NADEF) 2021, ai fini del parere alla V Commissione Bilancio.

Evidenzia preliminarmente che quest'anno, per la prima volta dopo diversi anni, il Governo non ha presentato contestualmente alla NADEF una Relazione al Parlamento per l'autorizzazione a un maggior ricorso all'indebitamento, dal momento che gli obiettivi di finanza pubblica fissati dal Documento di economia e finanza 2021 vengono ora rivisti in senso migliorativo e non peggiorativo come negli anni precedenti. Il quadro macroeconomico tendenziale presentato nella NADEF 2021 è infatti sensibilmente migliore delle precedenti attese, stanti le incertezze connesse alla circolazione del coronavirus a livello mondiale.

Nel documento si traccia un quadro complessivo della situazione macroeconomica e della politica di bilancio per il triennio.

Nella NADEF 2021 viene sottolineato che la politica di bilancio italiana resta espansiva e si muove nel solco delle Raccomandazioni del Consiglio dell'Unione europea, da ultimo formulate nel giugno 2021. Per l'Italia, in particolare, tra le raccomandazioni specifiche, ricordo che, in merito alla qualità della finanza pubblica, viene ribadita l'esigenza che essa affianchi allo scopo di dare un maggior impulso alla crescita quello di migliorare la sostenibilità ambientale e sociale.

La NADEF richiama in particolare le riforme del PNRR tra le quali, per le competenze della Commissione, vengono in evidenza quelle rivolte alla riduzione degli ostacoli alla diffusione dell'idrogeno, le misure contro il dissesto idrogeologico, la sicurezza dei ponti, il piano nazionale per la gestione dei rifiuti, la strategia nazionale per l'economia circolare ed i criteri ambientali per gli eventi culturali.

La NADEF ricorda inoltre, tra le riforme abilitanti, il decreto semplificazioni con il quale il Governo ha inteso eliminare le barriere autorizzatorie e procedurali che abitualmente frenano l'attuazione dei progetti, mettendo a rischio la realizzabilità delle opere, attraverso disposizioni finalizzate ad accelerare e snellire le procedure e, allo stesso tempo a rafforzare la capacità amministrativa della PA, con l'obiettivo di favorire la transizione energetica e digitale.

Tra le riforme settoriali la NADEF richiama altresì la proposta di Piano per la transizione ecologica – attualmente all'esame della Commissione – che si articola su cinque macro obiettivi condivisi a livello europeo: 1) neutralità climatica; 2) azzeramento dell'inquinamento; 3) adattamento ai cambiamenti climatici; 4) ripristino della biodiversità e degli ecosistemi; 5) transizione verso l'economia circolare e la bioeconomia.

Merita ricordare anche il richiamo contenuto nella NADEF agli interventi relativi alle partecipazioni societarie pubbliche, che – coerentemente con i vincoli posti dall'Unione e con gli obblighi internazionali in tema di neutralità climatica (agenda 2030 delle Nazioni Unite), nonché con gli obblighi nazionali in materia di trasformazione verde e digitale – prevedono consistenti investimenti per incrementare la produzione e l'utilizzo dell'energia pulita. Tali investimenti hanno ed avranno sempre più ad oggetto, lo sviluppo del biometano, con la realizzazione di nuovi impianti e la riconversione di quelli vecchi, la promozione della produzione, distribuzione e degli usi finali dell'idrogeno, nonché i sistemi di riduzione delle emissioni.

Particolare importanza, secondo la NADEF, riveste il rilancio degli interventi infrastrutturali, al fine di garantire lo sviluppo di sistemi innovativi e digitalizzati di mobilità sostenibile e integrata di persone e merci, accompagnato da un piano di interventi di efficientamento energetico in modo da esaltare le esternalità positive delle attività, come accessibilità e sviluppo territoriale, e minimizzare quelle negative, come le emissioni di CO_2.

Gli incentivi agli investimenti pubblici dovranno contribuire a rendere il sistema infrastrutturale italiano più moderno, digitale e sostenibile, in grado di rispondere

alla sfida della decarbonizzazione del sistema energetico indicata dall'Unione Europea con le strategie connesse allo *European Green Deal* e di raggiungere gli obiettivi di sviluppo sostenibile individuati dall'Agenda 2030 delle Nazioni Unite.

Vengono infine preannunciati nella NADEF 2021 alcuni interventi, tra cui segnalo in particolare la revisione delle imposte ambientali e dei sussidi ambientalmente dannosi con destinazione delle relative maggiori entrate, o minori spese, alla riduzione degli oneri a carico dei settori produttivi gravati dalla revisione stessa; la proroga degli incentivi all'efficientamento energetico degli edifici.

Con riguardo ai disegni di legge a completamento della manovra di bilancio 2022-2024, non vi sono provvedimenti che il Governo qualifica come collegati alla decisione di bilancio che involgono in modo specifico la competenza della Commissione.

In conclusione, anticipando una valutazione favorevole sul documento che detta linee di indirizzo per imprimere un sostegno alla ripresa economica, pur in presenza del rischio legato al perdurare della crisi pandemica, attraverso interventi di riforma e investimenti, si riserva di presentare una proposta di parere, che tenga conto degli elementi e degli spunti di riflessione e di integrazione che emergeranno nel corso del dibattito in Commissione.

Alessia ROTTA, *presidente*, nessuno chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 12.10.

ATTI DEL GOVERNO

Martedì 5 ottobre 2021. — Presidenza della presidente Alessia ROTTA.

La seduta comincia alle 12.10.

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2019/520 concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale e intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sul mancato pagamento dei pedaggi stradali nell'Unione. Atto n. 268.

(Seguito esame e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame dello schema di decreto rinviato nella seduta del 15 settembre scorso.

Roberto TRAVERSI (M5S), relatore, presenta una proposta di parere *(vedi allegato)*, già inviata informalmente ai colleghi. Avverte che sono pervenute informalmente delle osservazioni anche da parte del gruppo della Lega, a suo giudizio accoglibili.

Alessia ROTTA, *presidente*, nessuno chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame alla seduta di domani, nella quale si procederà alla votazione Al riguardo preannuncia che il voto, attualmente previsto per la fase pomeridiana dei lavori, sarà anticipato alla seduta antimeridiana.

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2019/1936 che modifica la direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali.
Atto n. 282.

(Seguito esame e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame dello schema di decreto rinviato nella seduta dell'8 settembre scorso.

Alessia ROTTA, *presidente*, rammenta che la Commissione ha concordato con il rappresentante del Governo di rendere il parere entro il prossimo 7 ottobre. Avverte, altresì, che sullo schema di decreto legislativo in oggetto – assegnato con riserva non essendo corredato dal parere della Conferenza unificata –, quest'ultima non si è ancora espressa. L'atto figura all'ordine del giorno della riunione della Conferenza del prossimo 7 ottobre. Pertanto, la Commissione non è nelle condizioni di esprimersi prima che la riserva sia sciolta.

Non essendovi richieste di intervento, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

Schema di decreto legislativo recante recepimento della direttiva (UE) 2019/883 relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi che modifica la direttiva 2010/65/UE e abroga la direttiva 2000/59/CE.
Atto n. 293.

(Seguito esame e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame dello schema di decreto rinviato nella seduta del 15 settembre scorso.

Alessia ROTTA, *presidente*, avverte che il termine per l'espressione da parte della Commissione è scaduto il 16 settembre scorso, ma che la Commissione ha concordato con il rappresentante del Governo di rendere il parere entro il prossimo 7 ottobre. Avverte altresì che sullo schema di decreto legislativo in oggetto, assegnato con riserva non essendo corredato dal parere della Conferenza unificata, quest'ultima non si è ancora espressa. L'atto figura all'ordine del giorno della riunione della Conferenza del prossimo 7 ottobre. Pertanto, la Commissione non è nelle condizioni di esprimersi prima che la riserva sia sciolta.

Roberto TRAVERSI (M5S), *relatore*, preannuncia che anticiperà ai colleghi una bozza di proposta di parere favorevole, nella quale è contenuto un rilievo relativo all'articolo 8, comma 2, con il quale si chiede di prevedere che la raccolta dei rifiuti nei luoghi dove non sia istituita l'autorità portuale sia gestita dal comune che cura le procedure relative all'affidamento del servizio.

Alessia ROTTA, *presidente*, nessuno chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad una seduta che sarà convocata successivamente all'espressione del parere da parte della Conferenza.

La seduta termina alle 12.20.

ALLEGATO

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2019/520 concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale e intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sul mancato pagamento dei pedaggi stradali nell'Unione. Atto n. 268.

PROPOSTA DI PARERE DEL RELATORE

La VIII Commissione,

esaminato lo schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2019/520 concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale e intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sul mancato pagamento dei pedaggi stradali nell'Unione;

richiamate le finalità della direttiva, essenzialmente legate alla realizzazione di un sistema omogeneo, interoperabile e capillare del telepedaggio negli Stati membri e nei paesi limitrofi, consentendo ai fornitori del servizio di accedere ai mercati nazionali;

premesso che:

il termine per il recepimento della direttiva è fissato al 19 ottobre 2021 la delega conferita dalla legge n. 53 del 2021 risulterebbe scaduta lo scorso 8 agosto ma, per effetto dello « scorrimento » di ulteriori tre mesi che si produce se lo schema di decreto è sottoposto all'esame parlamentare a ridosso della scadenza del suddetto termine, esso verrà adesso a scadenza il prossimo 8 novembre;

quanto al contenuto dello schema, in estrema sintesi, l'articolo 1 individua le finalità e l'ambito di applicazione dello schema di decreto, l'articolo 2 reca le definizioni, l'articolo 3 individua le soluzioni tecnologiche di cui debbono essere dotati i nuovi sistemi di telepedaggio stradale, l'articolo 4 definisce la procedura per l'iscrizione nel registro elettronico nazionale dei fornitori del servizio (SET) gli articoli 5 e 6 e 7 indicano diritti e obblighi dei medesimi fornitori e degli esattori di pedaggio e i relativi rapporti economici, l'articolo 8 disciplina la classificazione dei veicoli ai fini del pedaggi, l'articolo 9 riguarda le evidenze contabili, l'articolo 10 disciplina diritti e obblighi degli utenti del SET, l'articolo 11 richiama l'organismo di conciliazione già istituito, l'articolo 12 stabilisce le caratteristiche del SET, l'articolo 13 riguarda la possibilità di accesso ai dati da parte del MIMS per finalità istituzionali, gli articoli 14, 15 e 16 disciplinano i componenti di interoperabilità, la soluzione di eventuali problematiche, la motivazione delle decisioni adottate in merito dal Ministero, l'articolo 17 disciplina l'attività degli organismi di controllo, l'articolo 18 indica l'ufficio di contatto unico per i fornitori del SET, l'articolo 19 disciplina la tenuta dei registri elettronici nazionali, l'articolo 20 disciplina la procedura per avviare dei sistemi pilota di telepedaggio che utilizzino nuove tecnologie, l'articolo 21 disciplina la procedura per lo scambio di informazioni tra gli Stati membri, l'articolo 22 individua le modalità con le quali l'esattore dei pedaggi informa gli interessati del mancato pagamento del pedaggio, l'articolo 23 disciplina i procedimenti relativi alla richiesta di dati da parte dell'esattore dei pedaggi, l'articolo 24 stabilisce gli obblighi informativi verso la Commissione europea, l'articolo 25 stabilisce l'applicazione della normativa nazionale sulla protezione dei dati, l'articolo 26 disciplina le modalità di aggiornamento degli allegati, l'articolo 27 reca una clausola di invarianza finanziaria, l'articolo 28, infine, stabilisce al 19 ottobre del 2021 l'entrata in vigore del provvedimento in esame; i quattro allegati recano modello tipo di dichiarazione;

evidenziato, in particolare, che:

a) con riguardo agli articoli 5 e 5 sarebbe opportuno eliminare il riferimento all'ipotesi in cui l'esattore di pedaggio è integrato con un fornitore di servizi di telepedaggio in un unico soggetto, dal momento che in Italia, la fattispecie non ha ragione di essere normata in quanto si è ritenuto di tenere separato strutturalmente il ruolo dell'esattore di pedaggio (concessionario autostradale o *Tool Charger*) da quello del fornitore di servizi di telepedaggio;

b) al riguardo sarebbe opportuno prevedere un esplicito divieto a svolgere attività di fornitore di servizi di telepedaggio per gli esattori di pedaggio, direttamente o attraverso società controllate o collegate al fine di evitare distorsioni concorrenziali, conflitti di interesse e di servizi. Infatti, è di tutta evidenza che le concessionarie autostradali avrebbero una posizione dominante rispetto ai servizi forniti sulla propria rete autostradale. Tale divieto appare ancora più necessario in quanto, a fronte dei tragici e tristemente noti eventi occorsi, si richiede alle concessionarie autostradali di concentrare e finalizzare le loro attività e risorse in investimenti per il concreto miglioramento e messa in sicurezza delle tratte autostradali ed il rispetto dei corretti parametri fra servizio offerto e pedaggio pagato;

c) con riguardo all'articolo 9, il comma 3 pone il divieto di trasferimento di fondi tra « le attività svolte in qualità di fornitore di servizi di pedaggio ed altre attività ». Sarebbe però opportuno, anche in considerazione delle definizioni di cui all'articolo 2 comma 1 lettera *b)* e *c)* dello schema di decreto legislativo in esame, chiarire che i fondi che non possono essere trasferiti siano esclusivamente quelli incassati dagli utenti a titolo di pedaggio e da riversare all'esattore. Diversamente sembrerebbe che il fornitore dei servizi di pedaggio non potrebbe disporre liberamente dei profitti derivanti dall'attività di impresa derivante da servizi diversi paralizzando di fatto aziende che incassano anche dalla fornitura di altri servizi forniti in abbonamento ai propri clienti;

d) occorre garantire equa visibilità agli operatori di telepedaggio in termini di marchio sulla rete autostradale – non essendo compatibile con un mercato dove operano più operatori conservare la situazione attuale, che vede Telepass, soggetto privato, in qualità di unico operatore godere di fatto di pubblicità e riconoscibilità gratuita – mediante l'adozione di un logo/colore agnostico che identifichi le corsie del telepedaggio eventualmente affiancati da cartelli/paline (magari in prossimità dei caselli) che espongono i loghi degli operatori attivi garantendone equa visibilità, in analogia con quanto avviene adesso per le corsie dedicate al pagamento con le carte;

preso atto del parere favorevole reso dalla Conferenza unificata nella seduta del 4 agosto 2021;

richiamato il parere espresso dalla Commissione Bilancio in data 22 settembre 2022,

esprime:

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti osservazioni:

1. All'articolo 5:

a) al comma 8, valuti il Governo l'opportunità di sopprimere il quinto periodo: « Se l'esattore di pedaggi è integrato con un fornitore di servizi di pedaggio in un unico soggetto, i dati sono utilizzati esclusivamente allo scopo di identificare presunti trasgressori o in conformità all'articolo 25, comma 5 »;

b) al comma 9, valuti il Governo l'opportunità di sopprimere il quarto periodo: « Se l'esattore di pedaggi è integrato con un fornitore di servizi di pedaggio in un unico soggetto, i dati sono utilizzati esclusivamente allo scopo di consentire all'esattore di pedaggi di ottemperare ai propri obblighi nei confronti delle autorità fiscali. »;

c) al medesimo articolo, valuti il Governo l'opportunità di prevedere un esplicito divieto a svolgere attività di fornitore di servizi di telepedaggio per gli esattori di

pedaggio, direttamente o attraverso società controllate o collegate al fine di evitare distorsioni concorrenziali e conflitti di interesse;

2. All'articolo 6, comma 5, valuti il Governo l'opportunità di sostituire le parole: « , anche in nome e per conto dell'esattore » con le seguenti: « e la conseguente titolarità, in capo al fornitore del SET, del diritto di pretendere il pagamento delle somme fatturate ai clienti »;

3. all'articolo 9, comma 3, valuti il Governo l'opportunità di aggiungere, dopo le parole: « di fondi » le seguenti: « incassati dagli utenti a titolo di pedaggio e da riversare all'esattore »;

4. in accordo con quanto disposto dalla normativa europea al fine di garantire l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio sull'intera rete stradale nazionale, valuti il Governo la possibilità di adottare le opportune iniziative di competenza al fine di promuovere e vigilare sull'attuazione di una reale apertura del settore del telepedaggio, sia sui veicoli leggeri che su quelli pesanti, favorendo la competizione tra diversi operatori a vantaggio dei cittadini, favorendo innovazione, competitività e trasparenza; a tal fine valuti il Governo anche l'opportunità di esplicitare – nell'ambito del principio di separazione contabile di cui all'articolo 9 dello schema di decreto – il divieto a svolgere attività di fornitore di servizi di telepedaggio per gli esattori di pedaggio, direttamente o attraverso società controllate e collegate al fine di evitare distorsioni concorrenziali e conflitti di interesse;

5. in linea con il principio di chiarezza verso l'utente finale e di equa concorrenza tra gli operatori SET e gli altri operatori di telepedaggio operanti in Italia, valuti il Governo l'opportunità di prevedere l'inserimento di apposite clausole convenzionali negli atti concessori che prevedano l'identificazione in modo univoco delle corsie e l'impiego di cartelli dedicati al telepedaggio;

6. per le ragioni espresse in premessa, valuti il Governo l'esigenza di garantire equa visibilità agli operatori di telepedaggio in termini di marchio sulla rete autostradale, mediante l'adozione di un logo/colore agnostico che identifichi le corsie del telepedaggio eventualmente affiancati da cartelli/paline (magari in prossimità dei caselli) che espongono i loghi degli operatori attivi.