

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI:

5-003812 Mazzarello: Interventi per la sicurezza del trasporto ferroviario e raddoppio della linea Genova-Ventimiglia	91
<i>ALLEGATO 1 (Testo integrale della risposta)</i>	102
5-003840 Susini: Le Officine Cargo di Livorno	91
<i>ALLEGATO 2 (Testo integrale della risposta)</i>	103
5-003546 Ghiglia: Fermata a Oulx dei treni TGV	91
<i>ALLEGATO 3 (Testo integrale della risposta)</i>	104

INDAGINE CONOSCITIVA:

Sull'ordine dei lavori	92
Indagine conoscitiva sullo stato della tecnologia digitale in Italia nel settore delle comunicazioni (<i>Deliberazione</i>)	92
<i>ALLEGATO 4 (programma dell'indagine conoscitiva)</i>	105

RISOLUZIONI:

7-00590 Panattoni: Emissione francobollo commemorativo delle vittime in occasione del 25° anno strage stazione di Bologna del 2 agosto 1980 (<i>Seguito discussione e rinvio</i>)	92
Sui lavori della Commissione	94

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto legislativo per l'attuazione della direttiva 2002/84/CE in materia di sicurezza marittima e di prevenzione dell'inquinamento provocato da navi. Atto n. 454 (<i>Seguito dell'esame e conclusione. – Parere favorevole</i>)	95
<i>ALLEGATO 5 (Parere approvato dalla Commissione)</i>	107
Schema di decreto legislativo recante il codice delle disposizioni legislative sulla nautica da diporto. Atto n. 458 (<i>Seguito esame e rinvio</i>)	95
<i>ALLEGATO 6 (Proposta di parere del relatore)</i>	108
Schema di decreto ministeriale di attuazione del comma 456 della legge n. 311 del 2004 per la concessione di contributi alla realizzazione di infrastrutture ad elevata automazione ed a ridotto impatto ambientale di supporto a nodi di scambio viario intermodali. Atto n. 464 (<i>Seguito dell'esame e rinvio</i>)	97
Sui lavori della Commissione	98
Proposta di nomina del dottor Paolo Silverio Piro a presidente dell'Autorità portuale di Olbia e Golfo Aranci. Nomina n. 141 (<i>Esame e rinvio</i>)	99
Proposta di nomina del dottor Cirillo Orlandi a presidente dell'Autorità portuale di La Spezia. Nomina n. 137 (<i>Rinvio del seguito dell'esame</i>)	99
Proposta di nomina del signor Antonio Caramia a presidente dell'Autorità portuale di Taranto. Atto n. 139 (<i>Esame e rinvio</i>)	100

Proposta di nomina di nomina del consigliere Corrado Calabrò a presidente dell'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni. Nomina n. 140 (<i>Rinvio del seguito dell'esame</i>)	100
SEDE REFERENTE:	
Istituzione di un'Autorità per la regolazione dei servizi di trasporto e disciplina dei compiti del gestore dell'infrastruttura ferroviaria e dell'amministrazione statale. C. 4446 Pezzella e C. 4849 Raffaldini (<i>Seguito dell'esame e rinvio. – Abbinamento della proposta di legge C. 4446</i>)	100
COMITATO RISTRETTO:	
Modifiche all'articolo 36 del decreto legislativo n. 285 del 1992, concernenti l'istituzione del « piano urbano di mobilità ». C. 4995 Rosato	101
AVVERTENZA	101

INTERROGAZIONI

Martedì 12 aprile 2005. — Presidenza del vicepresidente Giorgio BORNACIN, indi del presidente Paolo ROMANI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le Infrastrutture e i trasporti Silvano Moffa.

La seduta comincia alle 11.

5-003812 Mazzarello: Interventi per la sicurezza del trasporto ferroviario e raddoppio della linea Genova-Ventimiglia.

Giorgio BORNACIN, *presidente*, propone di svolgere dapprima l'interrogazione in titolo e successivamente le interrogazioni 5-003840 Susini e 5-003546 Ghiglia.

La Commissione concorda.

Il sottosegretario Silvano MOFFA risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Graziano MAZZARELLO (DS-U), replicando, si dichiara insoddisfatto della risposta resa dal sottosegretario Moffa, che ha fornito informazioni già note, limitandosi a descrivere lo stato di avanzamento dei lavori finanziati dal precedente Governo, senza peraltro chiarire quando prenderanno inizio i lavori per il raddoppio del tratto Finale Ligure-Andora. In ogni caso si registra già un ritardo di sette anni, dal momento che il finanziamento fu disposto dal centrosinistra nel 1999.

Ritiene che la risposta sia stata poi insoddisfacente e generica sul punto dell'introduzione del sistema controllo marcia treni, che manca su quasi tutte le linee in questione, nonostante si tratti di linee interessate da un massiccio traffico di treni passeggeri e merci, anche a lunga percorrenza e di collegamento con gli Stati confinanti.

Esorta pertanto il Governo a superare l'attuale fase di inerzia e ad adoperarsi per la rapida introduzione del sistema controllo marcia treni sulle linee liguri e per l'avvio di una nuova fase di finanziamento che aggiunga nuove risorse a quelle stanziolate cinque anni fa dal centrosinistra.

5-003840 Susini: Le Officine Cargo di Livorno.

Paolo ROMANI, *presidente*, avverte che il deputato Mazzarello ha sottoscritto l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Silvano MOFFA risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Graziano MAZZARELLO (DS-U), replicando, prende atto della risposta fornita dal Governo, dalla quale risulta che qualcosa si sta muovendo.

5-003546 Ghiglia: Fermata a Oulx dei treni TGV.

Paolo ROMANI, *presidente*, avverte che il deputato Bornacin ha sottoscritto l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Silvano MOFFA risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Giorgio BORNACIN (AN), replicando, si dichiara soddisfatto della risposta fornita dal Governo.

Paolo ROMANI, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 11.15.

INDAGINE CONOSCITIVA

Martedì 12 aprile 2005. — Presidenza del presidente Paolo ROMANI.

La seduta comincia alle 11.15.

Sull'ordine dei lavori.

Paolo ROMANI, *presidente*, propone un'inversione dell'ordine dei lavori, nel senso di procedere dapprima alla deliberazione dell'avvio dell'indagine conoscitiva sullo stato della tecnologia digitale in Italia nel settore delle comunicazioni, per poi procedere con gli altri punti all'ordine del giorno.

La Commissione concorda.

Indagine conoscitiva sullo stato della tecnologia digitale in Italia nel settore delle comunicazioni.

(Deliberazione).

Paolo ROMANI, *presidente*, sulla base di quanto convenuto nella riunione dell'Ufficio di Presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, del 17 marzo 2005 ed essendo stata acquisita l'intesa con il Presidente della Camera, ai sensi dell'articolo 144, comma 1, del regolamento, propone lo svolgimento, nei tempi e con le modalità illustrate nel programma (*vedi allegato 4*), di un'indagine conoscitiva sullo

stato della tecnologia digitale in Italia nel settore delle comunicazioni.

La Commissione approva la proposta del presidente.

La seduta termina alle 11.20.

RISOLUZIONI

Martedì 12 aprile 2005. — Presidenza del presidente, Paolo ROMANI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le Comunicazioni Giancarlo Innocenzi Botti.

La seduta comincia alle 11.40.

7-00590 Panattoni: Emissione francobollo commemorativo delle vittime in occasione del 25° anno strage stazione di Bologna del 2 agosto 1980.

(Seguito discussione e rinvio).

La Commissione prosegue la discussione, rinviata nella seduta del 6 aprile scorso.

Il sottosegretario Giancarlo INNOCENZI BOTTI rileva – anche sulla base di quanto convenuto con il Ministro Gasparri – che, in ordine al contenuto della risoluzione in titolo, appare maggiormente congruo ipotizzare uno specifico impegno all'emissione, nell'ambito del programma filatelico del 2006, di un francobollo commemorativo di tutte le vittime del terrorismo. Ciò tenuto conto del fatto che non vi sono nell'ambito della filatelia precedenti di emissione di francobolli commemorativi di eventi della portata di quello cui fa riferimento la risoluzione in titolo e che nel corso della storia italiana degli ultimi sessanta anni vi sono stati anche altri attentati, non meno gravi di quello alla stazione di Bologna, le cui vittime sarebbero in tal modo ugualmente ricordate.

Auspica quindi che i presentatori possano aderire a tale proposta di riformulazione del testo della risoluzione.

Giorgio PANATTONI (DS-U) ritiene la proposta del Governo quanto meno arrogante e provocatoria: se, infatti, da una parte si dà ragione ai proponenti della risoluzione ritenendo possibile l'emissione di un francobollo commemorativo di vittime del terrorismo, e dunque non di personalità individuali, si rifiuta al tempo stesso di accedere alla richiesta di un francobollo per le vittime di Bologna, quasi a voler sminuire l'importanza della strage alla stazione di Bologna. È infatti ovvio che il ricordo delle vittime non può essere rinviato al 2006, dal momento che il venticinquesimo anno dalla strage cade quest'anno. Sulla profondità dell'impronta lasciata nella coscienza degli italiani da quel tristissimo episodio non è necessario dir nulla, basterà ricordare che sono state previste numerose iniziative per commemorarlo.

Rileva inoltre che la emissione del francobollo è stata sollecitata dall'associazione dei familiari delle vittime della strage, la cui richiesta non può ritenersi soddisfatta da una proposta generica come quella testè prospettata. La proposta è condivisibile e lodevole se intesa come iniziativa collaterale e aggiuntiva o successiva rispetto a quella richiesta, ma non se deve sostituirla.

In conclusione, si tratta di un rifiuto immotivato e gratuito, posto che è venuta meno la principale obiezione sollevata nella precedente seduta in relazione al fatto che l'emissione di un francobollo al ricordo delle vittime del terrorismo sarebbe contraria ai criteri che la consulta filatelica ha stabilito.

Marcello MEROI (AN) conferma l'impressione manifestata già nella precedente seduta. La proposta formulata dal deputato Panattoni — che è di per se legittima e coerente — viene tuttavia snaturata o messa in cattiva luce dall'atteggiamento tenuto dal gruppo dei Democratici di sinistra nel corso di recenti dibattiti in Assemblea riguardanti analoghe iniziative della maggioranza, alle quali si è voluto attribuire a tutti i costi il marchio della connotazione politica di parte. Ricorda

infatti che il suo gruppo, insieme ad altri, ha presentato e sostenuto una proposta di legge volta ad istituire un giorno della memoria in ricordo della caduta del Muro di Berlino. L'iniziativa era di quelle al di sopra delle parti, eppure l'opposizione ne ha dato una lettura strumentale e di parte. Questo comportamento ha contribuito a far venir meno il clima di reciproca fiducia e di concordia che ora il deputato Panattoni auspicherebbe ed invoca.

Ciò premesso, ritiene che la proposta avanzata dal Governo consenta di assicurare che il ricordo delle vittime del terrorismo non sia strumentalizzato da nessuna parte politica per affermare tesi che nulla hanno a che vedere con la comune commozione che il ricordo di eventi come la strage alla stazione di Bologna suscita in tutti gli italiani.

Giorgio PANATTONI (DS-U) ricorda che la proposta di legge per l'istituzione del giorno della memoria in ricordo della caduta del Muro di Berlino è stata approvata dall'Assemblea, mentre sulla risoluzione in discussione vengono sollevate obiezioni inconsistenti e svolti sofismi. La risoluzione non ha alcuna coloritura politica, non fa riferimento ai mandanti della strage né alle loro motivazioni politiche, e non c'è alcuna volontà di dare una lettura di parte di quel tragico evento del 1980 che ha colpito tutti gli italiani indipendentemente dalle convinzioni politiche.

Nell'esprimere l'auspicio che alla risoluzione in discussione sia assicurato l'assenso che il deputato Meroi stesso riconosce si debba assicurare ad iniziative di questo genere, propone di procedere subito alla votazione, in modo che ciascuno assuma la responsabilità della propria posizione.

Alfiero GRANDI (DS-U) ricorda che l'opinione pubblica è largamente insoddisfatta del modo in cui le istituzioni si rapportano ai cittadini su questioni come quella del terrorismo e che sarebbe opportuno che le istituzioni testimoniassero una maggiore vicinanza: un francobollo commemorativo delle vittime della strage

del 1980 avrebbe precisamente questo significato. La risposta del Governo, però, è deludente e fredda. La proposta di emettere un francobollo in ricordo delle vittime di tutti i terrorismi è senz'altro condivisibile, purché non cancelli l'altra.

Ricorda che l'attentato alla stazione di Bologna provocò ottanta vittime e centinaia di feriti dell'una e dell'altra parte politica, senza distinzioni. L'emissione del francobollo intende ricordare loro – le vittime – e non la strage. Osserva inoltre che la proposta del ministro Gasparri dimostra la ragionevolezza della richiesta e prova che è percorribile l'ipotesi di un francobollo commemorativo di un insieme di persone, anche perché non sarebbe possibile un francobollo per ciascuna delle vittime. L'emissione del francobollo potrebbe costituire inoltre un precedente per la revisione dei criteri della consulta tale da portare a commemorare via via, alle scadenze più significative, le vittime di tutti i singoli attentati che hanno insanguinato la storia d'Italia. L'orientamento politico degli autori materiali della strage è una questione giudiziaria estranea alle iniziative intraprese dall'associazione dei familiari delle vittime.

In conclusione, è emerso oggi che il disaccordo non è tra il Parlamento e il Governo, da una parte, e la consulta filatelica, dall'altra. Il contrasto è piuttosto tra il Governo e la sua maggioranza, da una parte, e l'opposizione, dall'altra. I gruppi di opposizione, infatti, sostengono l'iniziativa del francobollo, e per quanto lo riguarda la sostiene incondizionatamente, mentre il Governo e i gruppi di maggioranza sono, di fatto, contrari. Concorda quindi con il collega Panattoni che non si possa far altro che procedere alla votazione in modo che ognuno si assuma la responsabilità della propria posizione.

Paolo ROMANI, *presidente*, nel ritenere che, per molti versi, le posizioni non siano irrimediabilmente lontane rileva l'opportunità che il Governo proceda ad ulteriori approfondimenti della questione, tenendo conto di quanto evidenziato nel corso della seduta odierna. In particolare – fermo

restando il quadro di riferimento alla più generale commemorazione delle vittime del terrorismo – potrebbe valutarsi la possibilità, anche da un punto di vista tecnico, di ipotizzare l'emissione del francobollo commemorativo nel 2005, anziché nel 2006, in modo da tenere conto della ricorrenza del venticinquesimo anno dalla strage di Bologna.

Ettore ROSATO (MARGH-U) apprezza il tentativo del presidente di individuare una soluzione volta a consentire l'approvazione dell'atto d'indirizzo, rispetto al quale giudica tuttavia ingiustificata la posizione del Governo.

Alfiero GRANDI (DS-U), nel ribadire che non è sua intenzione condurre una polemica politica e di avere a cuore unicamente l'emissione del francobollo atteso dall'associazione familiari delle vittime, si dichiara disponibile ad un rinvio della discussione, ma insiste affinché il francobollo per le vittime di Bologna si faccia – e si faccia entro il 2005 – al limite anche dopo il 2 agosto. Rinviare l'emissione al 2006, e dedicarla per di più a tutte le vittime del terrorismo in generale, farebbe perdere completamente il collegamento con il venticinquesimo anniversario della strage di Bologna ed equivarrebbe quindi a disattendere del tutto le aspettative dell'associazione di familiari delle vittime.

Giorgio PANATTONI (DS-U) sottolinea altresì l'esigenza che il Governo verifichi se siano stati emessi in passato francobolli commemorativi di quanti hanno trovato la morte nelle foibe carsiche.

Paolo ROMANI, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire e tenuto conto di quanto prospettato in precedenza, rinvia il seguito della discussione ad altra seduta.

Sui lavori della Commissione.

ROSATO Ettore (MARGH-U), nello stigmatizzare nuovamente il fatto che è stata preannunciata l'assenza del sottosegretario per il lavoro e le politiche sociali

Brambilla alla seduta delle Commissioni riunite IX e XI, convocata alle ore 13.50 della giornata odierna, invita il Governo ed il presidente a fare in modo, per quanto di competenza, di assicurare la presenza di rappresentanti dell'Esecutivo alle sedute delle Commissioni, per consentire alle stesse di svolgere i propri lavori.

Paolo ROMANI, *presidente*, preso atto di quanto rilevato dal deputato Rosato, assicura che si farà carico di rappresentare al Ministero competente quanto testè evidenziato.

La seduta termina alle 12.

ATTI DEL GOVERNO

Martedì 12 aprile 2005. — Presidenza del presidente Paolo ROMANI.

La seduta comincia alle 14.10.

Schema di decreto legislativo per l'attuazione della direttiva 2002/84/CE in materia di sicurezza marittima e di prevenzione dell'inquinamento provocato da navi.

Atto n. 454

(Seguito dell'esame e conclusione. — Parere favorevole).

La Commissione prosegue l'esame rinviato, da ultimo, nella seduta del 16 marzo 2005.

Graziano MAZZARELLO (DS-U), *relatore*, formula una proposta di parere favorevole sul provvedimento in esame (*vedi allegato 5*).

Eugenio DUCA (DS-U), nel ringraziare al relatore per il lavoro svolto, preannuncia il voto favorevole del suo gruppo.

La Commissione approva la proposta di parere favorevole del relatore.

Schema di decreto legislativo recante il codice delle disposizioni legislative sulla nautica da diporto.

Atto n. 458.

(Seguito esame e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame rinviato, da ultimo, nella seduta del 6 aprile 2005.

Luigi MURATORI (FI), *relatore*, presenta una proposta di parere favorevole con una serie di osservazioni che tengono conto di quanto evidenziato sia nel corso delle audizioni svolte sia nell'ambito della discussione finora svolta (*vedi allegato 6*).

Eugenio DUCA (DS-U) ritiene che il relatore abbia svolto un buon lavoro, raccogliendo gran parte delle proposte e le osservazioni rappresentate nel corso del ciclo di audizioni che la Commissione ha dedicato alla nautica da diporto nelle scorse settimane. Ritiene, peraltro, che almeno le osservazioni contenute ai punti 9) e 14) dovrebbero essere formulate come condizioni. In particolare, fa presente che — come già evidenziato nel corso dell'esame parlamentare di quella che è poi divenuta la legge n. 172 del 2003 — una norma non assistita da sanzioni rischia di essere, di fatto, inutile.

Chiede quindi al relatore di fornire maggiori chiarimenti in ordine all'osservazione di cui al punto 8), in merito alla quale andrebbe a suo avviso precisato se si intende proporre una diversa distanza dalla costa per rendere obbligatoria l'installazione del GPS a bordo ovvero l'applicazione di tale obbligo solo per le unità che navigano oltre le 50 miglia dalla costa.

Per quanto riguarda poi l'osservazione contenuta al punto 15), dove si richiamano le previsioni di cui all'articolo 65 dello schema di decreto, rileva che, nell'ambito di tal disposizione, potrebbe essere evidenziata l'opportunità di prevedere — in analogia con lo Sportello telematico dell'automobilista (STA), di cui al DPR n. 358 del 2000 — uno « Sportello telematico del diportista ». In tale modo si verrebbe a

rispondere alle imprescindibili esigenze di informatizzazione e di semplificazione delle procedure per il settore della nautica da diporto.

Si riserva quindi di formulare ulteriori osservazioni che attengono all'articolato del provvedimento nella seduta di domani, alla presenza del rappresentante del Governo.

Ettore ROSATO (MARGH-U) nel ringraziare il relatore per il lavoro svolto, che tiene conto di gran parte dei rilievi formulati nel corso delle audizioni svolte, intende svolgere alcune considerazioni e talune osservazioni sui contenuti del provvedimento. In particolare, ritiene che l'osservazione di cui al punto 7) dovrebbe essere più opportunamente formulata come condizione, atteso che si tratta di un certificato non previsto in altri paesi e che verrebbe a gravare su tutte le tipologie di natanti, anche quelle di più ridotte dimensioni.

Concorda quindi su quanto testè evidenziato dal deputato Duca in merito all'esigenza di approfondire attentamente la migliore formulazione per la questione della dotazione del GPS a bordo, contenuta all'osservazione di cui al punto 8), valutando in particolare la possibilità di fare riferimento — anziché alla distanza dalla costa — alle dimensioni ed alla tipologia dei natanti.

Chiede quindi maggiori chiarimenti in ordine all'osservazione contenuta al punto 10) mentre — con riferimento alle previsioni relative alla promozione ed all'insegnamento della cultura nautica, richiamate all'osservazione di cui al punto 12) — segnala l'esigenza di valutare l'opportunità di richiamare la necessità di una collaborazione specifica con gli istituti di cultura nautica, che non sembrano allo stato menzionati.

Eugenio DUCA (DS-U), con riferimento alla questione da ultimo richiamata dal collega Rosato, sottolinea l'esigenza di valutare l'opportunità di richiamare e di salvaguardare le professionalità delle scuole nautiche autorizzate dalle province,

anche prevedendo un apposito comma 6-bis dell'articolo 39 ovvero con un rinvio nell'articolo 65.

Graziano MAZZARELLO (DS-U) preso atto favorevolmente del lavoro svolto dal relatore, intende associarsi anch'egli nell'evidenziare l'esigenza di formulare l'osservazione di cui al punto 9) come condizione, vista la rilevanza della questione e l'opportunità di omogeneità ed aderenza rispetto alle previsioni della legge n. 172 del 2003.

Luigi MURATORI (FI), *relatore*, con riferimento alle questioni richiamate nel corso della seduta odierna, si riserva di valutare gli aspetti inerenti all'osservazione di cui al punto 8 — relativa alla dotazione obbligatoria del GPS, ipotizzando la possibilità di fare riferimento al limite delle 12 miglia che in precedenza era un parametro utilizzato per la navigabilità — ed al possibile inserimento all'articolo 65 dello « Sportello telematico del diportista », pur trattandosi di materia non specificamente attinente alle disposizioni di natura codicistica. Ricorda, in particolare, che tale questione era già stata oggetto di esame nel corso dell'*iter* della legge n. 172 e che allora tale previsione non era stata inserita prevalentemente per ragioni di onerosità da un punto di vista finanziario.

In merito alla previsione di un richiamo agli istituti di cultura nautica, rileva che gli stessi dovrebbero essere ricompresi nell'ambito del decreto ministeriale del 17 aprile 2003, richiamato all'osservazione di cui al punto 12).

Concorda quindi sull'opportunità di rafforzare il contenuto dell'osservazione di cui al punto 7), stabilendo espressamente la necessità di « sopprimere » le previsioni dell'articolo 30 che prescrivono l'obbligo del certificato per l'uso dei motori amovibili. Concorda altresì sulla necessità di prevedere una maggiore incisività per l'osservazione di cui al punto 9) in modo da assicurare una piena aderenza rispetto alle previsioni della legge n. 172 del 2003, nel cui ambito tale questione era stata ampiamente discussa ed approfondita.

Si riserva pertanto di presentare, nella seduta già prevista per domani, una nuova versione della propria proposta di parere che tenga conto di quanto emerso nel corso della discussione.

Paolo ROMANI, *presidente*, rinvia quindi il seguito dell'esame alla seduta di domani, 13 aprile 2005.

Schema di decreto ministeriale di attuazione del comma 456 della legge n. 311 del 2004 per la concessione di contributi alla realizzazione di infrastrutture ad elevata automazione ed a ridotto impatto ambientale di supporto a nodi di scambio viario intermodali.

Atto n. 464.

(Seguito dell'esame e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame rinviato nella seduta del 6 aprile 2005.

Franco RAFFALDINI (DS-U) stigmatizza l'assenza del Governo alla seduta odierna — che, oltretutto, non risulta ancora chiaro da chi sarà rappresentato per seguire il provvedimento in esame — al quale, come già preannunciato, avrebbe voluto porre sin da oggi alcune richieste di chiarimento di carattere tecnico e relative agli orientamenti del Ministero delle infrastrutture dei trasporti su talune questioni connesse allo schema di decreto. Intende anticipare in ogni caso le sue perplessità, che si riserva di sottoporre più diffusamente al Governo nella prossima seduta e sulle quali auspica che vi siano, quanto prima, risposte chiare e precise da parte dell'Esecutivo.

Ciò premesso, rileva innanzitutto che lo schema di decreto in esame si caratterizza per una scarsa chiarezza normativa, con la conseguenza di prestarsi a più interpretazioni su varie questioni.

Premesso che è condivisibile l'idea di investire risorse non solo nelle strutture materiali, ma anche in quelle immateriali, come la piattaforma cui fa riferimento il provvedimento, ritiene tuttavia che l'intervento debba essere definito meglio in sede

attuativa in modo che non si presti alle obiezioni cui invece presta il fianco quello delineato dal Governo nello schema di decreto in esame. Al riguardo, segnala che lo schema è adottato sulla base di una disposizione, il comma 456, della legge finanziaria per il 2005 che, per interpretazione finora costante, si intende riferita agli interporti. La materia degli interporti, tuttavia, è fatta oggetto anche dell'articolo 10 del disegno di legge del Governo per la competitività (C. 5736), che è stato presentato alla Camera e del quale presto inizierà l'esame. Tale articolo — che rinvia a sua volta a due altre disposizioni della legge finanziaria per il 2005, vale a dire i commi 354 e 361 dell'articolo unico — prevede risorse destinate non solo alla logistica e agli interporti, bensì anche ad altre finalità, come del resto è evidenziato anche nella relazione di accompagnamento al precitato disegno di legge.

In definitiva, si delinea un quadro di interventi piuttosto frammentario e scomposto: da una parte lo schema di decreto in esame, che presenta già di per sé elementi di incertezza, dall'altra l'articolo 10 del disegno di legge per la competitività. Questi due interventi, a loro volta, pur connessi dal punto di vista materiale, in quanto attengono entrambi al settore delle infrastrutture portuali, si richiamano a ben tre distinte disposizioni della legge finanziaria per il 2005. In sostanza il quadro è complesso ed è necessario che il Governo chiarisca la relazione tra tutti questi elementi per imprescindibili esigenze di chiarezza normativa e di certezza nei finanziamenti.

Per quanto concerne gli specifici punti dell'articolato, osserva che il provvedimento in esame è formulato in modo impreciso e poco chiaro in più punti. A titolo esemplificativo, l'articolo 3 prevede un decisivo ruolo in capo ad una non meglio individuata società di capitali a controllo pubblico, « diretta espressione dell'associazione di categoria del settore interportuale ». Al riguardo, fa innanzitutto presente che per l'attuazione di un programma di investimenti non è indispensabile il ricorso ad una società di

capitali, potendo il Ministero procedere ai relativi compiti direttamente. In ogni caso, non si comprende per quale ragione tale società debba essere diretta espressione dell'associazione di categoria del settore interportuale, quando potrebbe invece essere partecipata direttamente dagli interporti, che del resto sono quasi tutti a capitale prevalentemente pubblico, senza contare che può darsi il caso di interporti non aderenti all'associazione di categoria.

Rileva, inoltre, che non è chiaro in che modo la realizzazione della piattaforma sarebbe gestita al livello territoriale, nel senso che non si evince né se le regioni siano destinate ad avere un qualche ruolo, né se la piattaforma sia destinata ad essere unica — dal punto di vista dell'ubicazione sul territorio nazionale — o se sia prevista una articolazione territoriale della struttura.

Rileva inoltre che non è chiaro se della società di capitali potranno entrare a far parte anche soggetti esterni al sistema degli interporti ed eventualmente privati. Una qualche partecipazione di soggetti terzi sembra emergere dall'articolo 4, dove si precisa che la società di capitali dovrà contribuire con una somma pari almeno al 50 per cento del contributo statale. Sarebbe pertanto importante capire chi potrebbe essere questo soggetto esterno: se la Cassa depositi e prestiti o un *partner* tecnologico o altri soggetti di diversa natura.

Osserva, infine, che si registra una sproporzione tra le limitate dimensioni del progetto da realizzare, il cui valore è quantificato in circa 30 milioni di euro nel triennio, e l'ampiezza dell'apparato organizzativo con compiti di vigilanza e monitoraggio previsto dall'articolo 6: una sproporzione che appare diseconomica in quanto l'onere finanziario della struttura organizzativa risulta eccessivamente alto rispetto al valore dell'opera da realizzare.

Su tali questioni e su altre che si riserva eventualmente di illustrare nelle prossime sedute, auspica che il Governo porti elementi di chiarificazione.

Paolo RICCIOTTI (FI), *relatore*, ricorda di aver segnalato nella precedente seduta l'opportunità di valutare meglio alcuni aspetti del provvedimento in esame, ed in particolare di specificare gli importi massimi erogabili e le tipologie di intervento ammesse ai contributi, come richiesto dall'articolo 1, comma 456, della legge finanziaria per il 2005.

Per quanto riguarda i rilievi formulati dal deputato Raffaldini, si dice d'accordo sull'opportunità di valutare attentamente la congruità della composizione dell'apparato burocratico previsto dall'articolo 6 dello schema di decreto in esame rispetto agli stanziamenti complessivamente previsti per le finalità oggetto del decreto ministeriale. Concorda anche sull'opportunità di un chiarimento circa la natura della società di capitali prevista dall'articolo 2 ed in ordine alla possibile partecipazione alla società di capitali di uno o più soggetti esterni al sistema portuale.

Ricorda, infine, di essersi riservato di formulare una proposta di parere alla luce di quanto sarebbe emerso nell'ambito della discussione.

Paolo ROMANI (FI), *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire rinvia il seguito dell'esame alla seduta già prevista per domani.

Sui lavori della Commissione.

Paolo ROMANI, *presidente*, ricorda che sono all'ordine del giorno della Commissione tre proposte di nomina di presidenti di Autorità portuali (nomine n. 137, 139 e 141), oltre alla proposta di nomina del presidente dell'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni (nomina n. 140).

Ricorda, quindi, che i termini per l'espressione dei pareri sulle proposte di nomina relative alle Autorità portuali di La Spezia (n. 137) e di Taranto (n. 139) scadono il 14 aprile. Ricorda, altresì, che su entrambe le proposte di nomina la 8^o Commissione del Senato si è già espressa favorevolmente.

Preso quindi atto che il rappresentante del Governo ha comunicato di non poter essere presente alla seduta odierna per concomitanti ed improrogabili impegni istituzionali, e tenuto conto che nelle precedenti sedute erano state poste alcune questioni sulle quali un chiarimento da parte dell'Esecutivo era ritenuto pregiudiziale per consentire alla Commissione di procedere alle relative votazioni, propone che nella seduta odierna si proceda ad avviare l'esame delle proposte di nomina dei presidenti delle Autorità portuali di Taranto (n. 139) e di Olbia e Golfo Aranci (n. 141), rinviando le votazioni relative agli atti in scadenza alla giornata di domani, ultima giornata utile per la votazione, alla luce del calendario dei lavori della Camera per la settimana in corso.

Nell'auspicare quindi che per la giornata di domani la Commissione possa essere posta nelle condizioni di poter svolgere appieno le funzioni che le sono attribuite in base alla legge, esprimendosi sulle proposte di nomina dei presidenti delle Autorità portuali formulate dal Governo, invita i rappresentanti dei gruppi ad esprimersi sulla sua proposta.

Eugenio DUCA (DS-U) esprime il proprio assenso ad avviare l'esame della proposta di nomina del presidente dell'Autorità portuale di Olbia e Golfo Aranci (n. 141), ma non quello della proposta di nomina del presidente dell'Autorità portuale di Taranto (n. 139). Ricorda infatti di aver in proposito sollecitato – nella scorsa seduta – un atto di correttezza istituzionale da parte del Governo, invitandolo a rinnovare l'intesa con i presidenti delle regioni Puglia e Liguria, in considerazione del fatto che, a seguito delle consultazioni elettorali regionali della scorsa settimana, ai presidenti Fitto e Biasotti sono subentrati i presidenti Vendola e Burlando.

Marcello MEROI (AN) ed Angelo SANZA (FI) concordano con proposta formulata dal presidente Romani.

Ettore ROSATO (MARGH-U) dichiara la non contrarietà del suo gruppo rispetto

alla proposta formulata dal presidente Romani, ricordando tuttavia di aver chiesto al Governo di aggiornare il *curriculum* del signor Antonio Caramia, specificando i titoli di studio e professionali del nominando, trattandosi di dati che non emergono con chiarezza dalla documentazione finora trasmessa alla Commissione.

Proposta di nomina del dottor Paolo Silverio Piro a presidente dell'Autorità portuale di Olbia e Golfo Aranci.

Nomina n. 141

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame.

Piero TESTONI (FI), *relatore*, illustra il curriculum del candidato, rilevando come da esso emerga il possesso dei requisiti professionali e di esperienza necessari per l'espletamento dell'incarico di presidente di Autorità portuale. Propone pertanto di esprimere parere favorevole sulla proposta di nomina in titolo. Fa presente inoltre che il porto di Olbia e Golfo Aranci proviene da un lungo periodo di commissariamento e che la proposta di nomina in esame rappresenta il concreto segno della volontà del Governo di superare le situazioni di commissariamento di Autorità portuali, come è stato richiesto non solo dalla maggioranza, ma anche, e con enfasi, dall'opposizione e come risulta da una risoluzione unanimemente votata da tutta la Commissione.

Paolo ROMANI, *presidente*, nessuno chiedendo di intervenire e sulla base di quanto convenuto in precedenza, rinvia la votazione sulla proposta di nomina in titolo alla seduta già prevista per domani.

Proposta di nomina del dottor Cirillo Orlandi a presidente dell'Autorità portuale di La Spezia.

Nomina n. 137.

(Rinvio del seguito dell'esame).

La Commissione prosegue l'esame, rinviato nella seduta del 6 aprile 2005.

Paolo ROMANI, *presidente*, sulla base di quanto convenuto in precedenza rinvia il seguito dell'esame alla seduta già prevista per la giornata di domani, 13 aprile 2005.

Proposta di nomina del signor Antonio Caramia a presidente dell'Autorità portuale di Taranto. Atto n. 139.

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame.

Angelo SANZA (FI), *relatore*, illustra il curriculum del candidato, rilevando come da esso emerga il possesso dei requisiti professionali e di esperienza necessari per l'espletamento dell'incarico di presidente di Autorità portuale. Propone pertanto di esprimere parere favorevole sulla proposta di nomina in titolo, ricordando che su tale nominativo è stata acquisita – il 25 febbraio 2005 – l'intesa con il presidente della regione Puglia e che il nominativo è stato unanimemente indicato dagli enti locali e dalla Camera di commercio interessati.

Paolo ROMANI, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire e sulla base di quanto convenuto in precedenza, rinvia il seguito dell'esame alla seduta già prevista per la giornata di domani.

Proposta di nomina di nomina del consigliere Corrado Calabrò a presidente dell'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni.

Nomina n. 140.

(Rinvio del seguito dell'esame).

Paolo ROMANI, *presidente* relatore, nessuno chiedendo di intervenire ed apprezzate le circostanze, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 15.10.

SEDE REFERENTE

Martedì 12 aprile 2005. — Presidenza del presidente Paolo ROMANI.

La seduta comincia alle 15.10.

Istituzione di un'Autorità per la regolazione dei servizi di trasporto e disciplina dei compiti del gestore dell'infrastruttura ferroviaria e dell'amministrazione statale.

C. 4446 Pezzella e C. 4849 Raffaldini.

(Seguito dell'esame e rinvio. – Abbinamento della proposta di legge C. 4446).

La Commissione prosegue l'esame rinviato, da ultimo, nella seduta dell'8 marzo 2005.

Paolo ROMANI, *presidente*, avverte che, sulla base di quanto convenuto nell'ambito dell'Ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, la proposta di legge C. 4446 Pezzella, che prevede l'istituzione di un'Autorità di regolazione dei servizi di trasporto, è stata abbinata alla proposta di legge C. 4849 Raffaldini, ai sensi dell'articolo 77, comma 1, del regolamento, in quanto vertente su materia analoga. Lascia quindi la parola al relatore, on. Meroi, per una breve illustrazione del contenuto della proposta di legge C. 4446 Pezzella.

Marcello MEROI (AN), *relatore*, ricorda che la proposta di legge C. 4446 Pezzella istituisce un'Autorità indipendente con funzioni di garanzia, regolamentazione e vigilanza sui servizi di trasporto. L'Autorità è composta da un presidente nominato con decreto del Presidente della Repubblica e da sei commissari, dei quali tre sono designati dalla Camera e tre dal Senato. Il compito attribuito all'Autorità è di garantire l'equilibrato e corretto andamento dei servizi di trasporto, con particolare riferimento allo sviluppo delle reti e delle infrastrutture, nonché alla tutela della sicurezza dei trasporti e degli interessi degli utenti. I servizi di trasporto rispetto ai quali l'Autorità esercita le proprie funzioni sono puntualmente elencati dalla proposta di legge ed afferiscono a pressoché tutti gli ambiti del trasporto. In particolare, l'Autorità esercita le sue funzioni rispetto a tutte le imprese esercenti i predetti servizi di trasporto in regime di concessione. Per il conseguimento del-

l'obiettivo istituzionale, all'Autorità sono conferiti penetranti poteri di regolazione e di sanzione, oltre che di proposta, di ispezione e di verifica.

Passando ad un esame più dettagliato della proposta di legge, ricorda che l'articolo 1 delimita l'ambito di applicazione della legge rispetto al diritto comunitario, in considerazione del fatto che le competenze in materia di trasporti sono ripartite tra gli Stati e l'Unione europea. È perciò previsto che la normativa nazionale si applichi solo nei casi residuali, ossia quando l'Unione europea non ritenga che gli obiettivi di un'azione possano essere perseguiti meglio a livello comunitario. Sono quindi individuati puntualmente i tipi di trasporto interessati dalla norma, che sono i seguenti: stradale e autostradale; ferroviario; locale a guida vincolata; marittimo di linea, compreso il cabotaggio, nazionale e internazionale; su acque interne, ma solo qualora non di competenza degli enti locali; aereo di linea, nazionale e internazionale; nonché per condotta.

L'articolo 2 istituisce l'Autorità di regolazione, caratterizzandola come organismo indipendente, con funzioni di garanzia, regolamentazione e vigilanza.

L'articolo 3 disciplina la composizione dell'Autorità, la nomina dei suoi membri e le garanzie della loro indipendenza. In particolare, come è stato anticipato, i commissari sono designati dal Parlamento e non dal Governo.

L'articolo 4 elenca i poteri dell'Autorità. Sono poteri incisivi di controllo e di direttiva, nonché di proposta nei confronti dei soggetti che rilasciano le concessioni. Tra l'altro, l'Autorità valuta reclami e segnalazioni degli utenti, e, ove riscontri gravi disservizi, può proporre la revoca della concessione. Ha inoltre poteri in relazione alla determinazione delle tariffe e al loro adeguamento.

L'articolo 5 individua le sanzioni che l'Autorità può irrogare. Si tratta fondamentalmente di sanzioni pecuniarie amministrative, che, nel caso di mancato rispetto delle direttive dell'Autorità, in particolare in materia di tariffe e inden-

nizzi, giungono ad avere importo compreso tra lo 0,5 e il 5 per cento del fatturato dell'impresa di trasporto.

L'articolo 6 reca disposizioni per assicurare la trasparenza dell'azione dell'Autorità, prevedendo regolamenti di procedura, audizioni periodiche, un bollettino periodico e una relazione annuale al Parlamento.

L'articolo 7 contiene disposizioni sull'organizzazione dell'Autorità e sul personale.

L'articolo 8 regola i casi di interazione con l'attività dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato.

L'articolo 9, infine, reca la copertura finanziaria del provvedimento. Al riguardo ricorda che l'onere finanziario della proposta di legge non è quantificato e che su questo punto occorrerà un approfondimento.

Paolo ROMANI, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia quindi il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 15.15.

COMITATO RISTRETTO

Martedì 12 aprile 2005.

Modifiche all'articolo 36 del decreto legislativo n. 285 del 1992, concernenti l'istituzione del « piano urbano di mobilità ».
C. 4995 Rosato.

Il Comitato ristretto si è svolto dalle 15.15 alle 15.55.

AVVERTENZA

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

RISOLUZIONI

7-00584 Nicotra: Aggiornamento della tariffa per le operazioni di revisione dei veicoli.

ALLEGATO 1

Interrogazione n. 5-03812 Mazzarello: Interventi per la sicurezza del trasporto ferroviario e raddoppio della linea Genova-Ventimiglia.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Rete Ferroviaria Italiana s.p.a. è impegnata in numerosi progetti, attualmente in diversi stadi di avanzamento, destinati ad aumentare e migliorare la capacità e la funzionalità della rete ferroviaria in Liguria.

Per quanto concerne la direttrice Pontremolese, a febbraio 2004 sono stati attivati tutti gli interventi previsti in territorio ligure; sono stati realizzati il 3° binario (4,8 km) tra La Spezia Migliarina e Vezzano Ligure, il nuovo fascio merci nella stazione di La Spezia Marittima e il raddoppio della linea di accesso alla stazione di La Spezia Marittima (da bivio S. Bartolomeo fino all'impianto). Sulla stessa direttrice è, inoltre, previsto il completamento del raddoppio che sarà realizzato per fasi tra il 2005 ed il 2015, anche al di fuori del territorio ligure.

Per quanto riguarda il completamento del raddoppio della linea Genova-Ventimiglia, dopo l'attivazione avvenuta a settembre 2001 del nuovo tratto a doppio binario in variante tra S. Lorenzo e Ospedaletti (23,9 km di cui 21,9 in galleria), è stato programmato il completamento del raddoppio del restante tratto da Finale Ligure Marina e S. Lorenzo a Mare per un'estesa di circa 50,2 km articolato in due tratte funzionali una da Finale Ligure a Andora l'altra da Andora a S. Lorenzo a Mare.

La progettazione preliminare del raddoppio della tratta Finale Ligure-Andora è in fase di approvazione presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti secondo le procedure della « legge obiettivo ». Il nuovo raddoppio in variante dell'estesa di 31,4 km (di cui 25 in galleria) ha un costo di circa 1.540 milioni di euro di cui 620 già finanziati ed ulteriori 920 recentemente recati dalla legge finanziaria 2005; l'attivazione è prevista per febbraio 2013.

Nel marzo 2004 è stato affidato all'associazione temporanea di imprese Ferrovial Agroman-Cossi Costruzioni l'appalto integrato delle opere civili del raddoppio della tratta Andora-S. Lorenzo.

Attualmente è in corso la progettazione esecutiva da parte del contraente generale e sono stati aperti i cantieri relativi alla realizzazione delle gallerie e nelle aree di stazione di Imperia Andora e Diano. L'intervento, previsto interamente in variante per un'estesa di 18,8 km (di cui oltre 16 in galleria), ha un costo stimato in circa 464 milioni di euro con attivazione prevista entro giugno 2009.

Gli interventi previsti per il raddoppio della linea Genova-Ventimiglia comprendono il potenziamento degli impianti di trazione elettrica l'attrezzaggio della linea con il distanziamento automatico ed il sistema controllo marcia treno.

ALLEGATO 2

Interrogazione n. 5-03840 Susini: Le Officine Cargo di Livorno.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

L'interrogazione in discussione riguarda lo spostamento delle locomotive E 656/E 655 dall'officina di Livorno all'officina di La Spezia ipotizzando un depotenziamento dell'impianto livornese.

Sulla questione Ferrovie dello Stato ha riferito che la manutenzione del materiale rotabile di Trenitalia Logistica è organizzata tramite quelle che la società ferroviaria definisce « *service unit* ». Tale unità agisce per tipologia di rotabile a livello nazionale e si pone come obiettivo primario l'ottimizzazione delle attività di manutenzione sempre tenendo però ben presente i problemi e le esigenze di primaria importanza legati ai traffici. Il materiale rotabile viene quindi assegnato alle officine di manutenzione superando la suddivisione/appartenenza per zona territoriale.

Nel caso in parola, la *service unit* 3 è quella a cui competono le locomotive

E 655/E 656 ed è quella che quindi ha operato lo spostamento di alcune di esse dall'officina di Livorno a quella di La Spezia per meglio rispondere ad esigenze commerciali in relazione ai traffici esistenti ed equilibrando le risorse sul territorio.

Peraltro Ferrovie dello Stato ha evidenziato che presso l'officina di Livorno operano attualmente ben 41 locomotive E 655/E 656.

Si precisa che le suddette locomotive E 655/E 656 erano state assegnate da pochi anni a Livorno con un aumento per le officine stesse del carico di lavoro e che contestualmente al loro trasferimento a La Spezia all'officina di Livorno erano state trasferite locomotive del gruppo E 636 lasciando invariato quindi il carico di lavoro.

ALLEGATO 3

Interrogazione n. 5-03546 Ghiglia: Fermata a Oulx dei treni TGV.

TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA

Con l'orario invernale 2003/2004 il servizio ferroviario sulla relazione Milano-Torino-Lyon-Parigi viene assicurato da 3 collegamenti TGV in ciascuna direzione.

In vista delle Olimpiadi del Sestriere in programma nel 2006 è stato raggiunto un accordo tra Trenitalia s.p.a., Artesia e la regione Piemonte in base al quale con l'orario invernale 2005/2006 tutti i treni avranno una fermata ad Oulx e Bardonecchia proprio in considerazione della loro importanza turistica e del traffico atteso per l'evento dei Giochi olimpici invernali.

La fermata nella stazione di Oulx ai treni TGV è tecnicamente fattibile al fine di agevolare la mobilità dei turisti e, al contempo, contenere il prevedibile aumento del traffico stradale.

Considerata l'istituzione delle fermate aggiuntive di Oulx e Bardonecchia, non sarà tuttavia possibile prevedere una fermata supplementare a Bussoleno.

A fronte della nuova impostazione dell'orario viaggiatori si dovrà rivedere in modo consistente il traffico merci anche con deviazione verso altri transiti.

ALLEGATO 4

Indagine conoscitiva sullo stato della tecnologia digitale in Italia nel settore delle comunicazioni.**PROGRAMMA DELL'INDAGINE CONOSCITIVA**

La tecnologia digitale investe in modo sempre più massiccio il mondo contemporaneo, innovando la società dell'informazione e provocando cambiamenti epocali e trasformazioni profonde in ogni settore di attività.

Alla luce di tale crescita esponenziale e del ruolo che la tecnologia digitale è sempre più destinata a svolgere nel contesto nazionale ed internazionale, nell'ambito dell'Ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, della IX Commissione è emersa l'opportunità di procedere ad un'attenta ricognizione dello stato di diffusione di tale tecnologia in Italia, con particolare riguardo alla « banda larga », alle connessioni ad *Internet* ed ai mercati della telefonia e della radiotelevisione terrestre e satellitare. In tale ambito, occorrerà al contempo valutare l'attuale disciplina del diritto d'accesso alle reti affinché sia assicurata un'equa distribuzione delle risorse ed una sempre maggiore possibilità di accesso per tutte le categorie di utenti alle nuove tecnologie, quali, ad esempio, i servizi di accesso a banda larga all'ingrosso, i servizi di interconnessione e di accesso per la fornitura del servizio di telefonia vocale. Si tratta di processi in continua espansione di cui appare opportuno che la Commissione approfondisca i *trend* evolutivi in atto facendo il punto sullo « stato dell'arte » di tali mercati tenendo conto della più recente disciplina normativa adottata per il settore. In tale modo si potranno anche valutare possibili indirizzi normativi volti a valorizzare l'utilizzo di tali tecnologie in modo da ottimizzare le possibilità che uno sviluppo adeguato, razionale e facilmente

accessibile della tecnologia digitale offre per tutti i settori dell'economia nazionale.

Nell'ambito dell'indagine conoscitiva sarà così possibile svolgere specifici approfondimenti in ordine all'attuale stato di avanzamento dei processi di innovazione tecnologica in chiave digitale nel nostro Paese ed alle prospettive a breve e medio termine, con riferimento alla loro diffusione sul territorio, nella società, nell'industria, nell'economia e nella pubblica amministrazione (*e-governement*), nonché all'entità delle risorse umane e finanziarie impegnate nel processo, alla natura e qualità delle attività di ricerca e sviluppo nel settore e dei programmi che interessano scuole ed università, anche alla luce delle tendenze in atto negli altri paesi europei.

Com'è noto, inoltre, anche in sede di Unione Europea è stata da tempo avviata una politica di promozione della società dell'informazione già intorno alla metà degli anni ottanta. Il Consiglio europeo straordinario riunitosi a Lisbona nel marzo del 2000 ha sottolineato la necessità di accelerare la realizzazione della società della conoscenza, fissando per l'Unione europea l'obiettivo di diventare la più competitiva e dinamica economia basata sulla conoscenza. Alla luce di tali orientamenti, la Commissione europea ha elaborato il Piano d'azione, « eEurope 2002 », adottato al vertice di Feira nel giugno 2000, e il Piano d'azione « eEurope 2005: una società dell'informazione per tutti », approvato dal Consiglio europeo di Siviglia nel giugno 2002. Quest'ultimo, in particolare, fissa l'obiettivo di « creare un contesto favorevole agli investimenti privati e

alla creazione di nuovi posti di lavoro, accrescere la produttività, modernizzare i servizi pubblici e garantire a tutti i cittadini la possibilità di partecipare alla società dell'informazione globale», attraverso la promozione di «servizi, applicazioni e contenuti sicuri basati su un'infrastruttura a banda larga ampiamente disponibile». È quindi rilevante definire quali criteri e strumenti di politica pubblica devono essere definiti e sviluppati per realizzare questo importante obiettivo definito in sede europea.

A tal fine, si ritiene necessario avviare un'indagine conoscitiva sullo stato della tecnologia digitale in Italia nel settore delle comunicazioni, nell'ambito della quale procedere all'audizione dei seguenti soggetti:

Ministro delle comunicazioni;

Ministro delle attività produttive;

Ministro per l'innovazione tecnologica;

Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca;

Autorità per le garanzie nelle comunicazioni;

Conferenza dei presidenti delle Regioni e delle Province autonome di Trento e Bolzano, ANCI, UPI, UNCEM;

DG Tv;

Fondazione Ugo Bordoni;

Organizzazioni sindacali;

Esperti economici nel settore delle comunicazioni;

Poste italiane s.p.a.;

Assinform (Associazione nazionale produttori tecnologie e servizi per l'informazione e la comunicazione);

Telecom, Fastweb, produttori di telefoni mobili e di decoder digitali, Associazione informatici professionisti (Aip), Associazione delle aziende fornitrici di servizi internet (Assoprovider);

Associazioni dei consumatori.

Il termine di conclusione dell'indagine conoscitiva è fissato al 31 luglio 2005.

ALLEGATO 5

Schema di decreto legislativo per l'attuazione della direttiva 2002/84/CE in materia di sicurezza marittima e di prevenzione dell'inquinamento provocato da navi. Atto n. 454.

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE

La IX Commissione Trasporti, poste e telecomunicazioni,

esaminato lo schema di decreto legislativo per l'attuazione della direttiva 2002/84/CE in materia di sicurezza marittima e di prevenzione dell'inquinamento provocato da navi (atto n. 454);

segnalata l'esigenza di procedere quanto prima all'adozione del provvedi-

mento, tenuto conto che il termine di recepimento della predetta direttiva è scaduto il 23 novembre 2003 e che – alla luce del ritardo registrato – la Commissione europea ha avviato una procedura di infrazione nei confronti dell'Italia;

delibera di esprimere:

PARERE FAVOREVOLE.

ALLEGATO 6

Schema di decreto legislativo recante il codice delle disposizioni legislative sulla nautica da diporto. Atto n. 458.

PROPOSTA DI PARERE DEL RELATORE

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato lo schema di decreto legislativo recante il codice delle disposizioni legislative sulla nautica da diporto (atto n. 458),

tenuto conto di quanto previsto dall'articolo 6 della legge 8 luglio 2003, n. 172, che delega il Governo ad adottare il predetto codice, in aderenza con i principi e criteri direttivi ivi indicati,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti osservazioni:

1) all'articolo 1, comma 3, si segnala l'esigenza di prevedere espressamente che le disposizioni del codice della navigazione, di cui al regio decreto n. 327 del 1942, e successive modificazioni, si applicano solo per quegli aspetti che non trovano alcuna regolamentazione in altri atti normativi riguardanti direttamente lo specifico settore della nautica da diporto;

2) all'articolo 22, comma 3, lettera b), numero 4), appare opportuno, per ragioni di conformità con la normativa comunitaria in materia, far riferimento ad un'altezza significativa delle onde fino a 0,3 metri, e non fino a 0,5 metri;

3) all'articolo 23, comma 5, appare opportuno far riferimento all'«avvio delle procedure amministrative», anziché allo «svolgimento» delle stesse, atteso che la

presentazione dei documenti in originale rimane comunque necessaria ai fini del rilascio o del rinnovo della licenza;

4) all'articolo 25, comma 4, appare opportuno specificare che il proprietario è tenuto a chiedere preventivamente «l'autorizzazione» o «il nulla osta» alla dismissione della bandiera, e non, genericamente, «la dismissione della bandiera»;

5) al medesimo comma 4 dell'articolo 25, appare opportuno fare espressamente riferimento alla fattispecie dell'«alienazione» — oltre che a quella del «trasferimento» — dell'unità da diporto all'estero, anche alla luce del fatto che l'articolo 5 della legge n. 50 del 1971, come sostituito dalla legge n. 172 del 2003, lo prevede espressamente, al comma 7;

6) si segnala l'opportunità di sopprimere le previsioni dell'articolo 27, che disciplinano il rilascio dell'attestazione di idoneità per i natanti a motore di lunghezza compresa tra i 7,51 metri ed i 10 metri, al fine di evitare sovrapposizioni con i procedimenti di immatricolazione già effettuati e con l'obbligo di apporre la marcatura CE, previsto dalla legge n. 172 del 2003;

7) si segnala l'opportunità di valutare se mantenere le previsioni dell'articolo 30, in quanto il certificato per l'uso dei motori amovibili non viene richiesto negli altri paesi ed ha, al contempo, un costo di emissione che rischia di gravare sul cittadino;

8) all'articolo 31, appare opportuno valutare attentamente le previsioni del

comma 11, che prevedono l'installazione del GPS su tutte le imbarcazioni e navi da diporto, e quindi non più solo sulle unità che navigano oltre le 50 miglia dalla costa, come attualmente previsto;

9) all'articolo 39, appare opportuno rivedere la previsione di cui al comma 3, lettera *a*), che consente la conduzione di moto ad acqua senza patente nautica, coordinandola con la legge n. 172 del 2003, che ha espressamente previsto l'obbligo di patente nautica per la conduzione delle moto ad acqua, a tal fine modificando l'articolo 13, comma 3, lettera *a*) della legge n. 50 del 1971;

10) al medesimo articolo 39, appare opportuno estendere anche all'Assonautica la deroga prevista dal comma 4 in favore delle scuole gestite dalle federazioni nazionali e dalla Lega navale italiana;

11) si segnala l'opportunità, per maggiore chiarezza normativa, di inserire all'articolo 53 – avente ad oggetto le violazioni commesse con unità da diporto – la norma attualmente prevista al comma 2 dell'articolo 46, ai sensi della quale, in caso di violazione di disposizioni in materia di navigazione per le quali sia prevista una sanzione amministrativa pecuniaria, l'utilizzatore a titolo di locazione finanziaria è responsabile in solido con l'autore delle violazioni, salvo che provi che la navigazione è avvenuta contro la sua volontà;

12) all'articolo 52, appare opportuno richiamare espressamente, nell'ambito del-

l'insegnamento e della realizzazione di specifici progetti formativi, – oltre alla Lega navale Italiana ed alla Federazione Italiana della Vela, – anche le amministrazioni locali che ne facciano richiesta ed il Forum istituito dal decreto del Ministro dell'economia del 17 aprile 2003, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 123 del 29 maggio 2003;

13) al medesimo articolo 52 appare opportuno prevedere forme e modalità di coinvolgimento degli enti locali nelle previsioni relative alla promozione della cultura nautica;

14) all'articolo 53, ferme le altre disposizioni sanzionatorie, appare opportuno prevedere anche una sanzione amministrativa pecuniaria generale, applicabile per tutte le fattispecie di violazione di norme del codice in esame o di provvedimenti emanati in base ad esso, anche tenuto conto che la legge di delega n. 172 del 2003 ha espressamente previsto una tale norma di chiusura, inserendola nell'articolo 39, comma 4, della legge n. 50 del 1971;

15) appare opportuno richiamare espressamente – con particolare riferimento alle previsioni di cui all'articolo 65 dello schema di decreto – le finalità di « semplificazione e snellimento delle procedure » indicate all'articolo 6 della legge n. 172 del 2003 tra i criteri e principi di delega.