

SENATO DELLA REPUBBLICA

XIII LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

91° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MARTEDÌ 6 FEBBRAIO 2001

Presidenza del presidente PETRUCCIOLI

INDICE

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

(4933) <i>Disciplina relativa alla fornitura di servizi di accesso ad Internet</i> , approvato dalla Camera dei deputati (Discussione e rinvio)	
* PRESIDENTE	Pag. 2, 4
* BESSO CORDERO (<i>Dem. Sin.-l'Ulivo</i>), relatore alla Commissione	2
LAURIA, sottosegretario di Stato per le comunicazioni	4
(4755-B) <i>Nuove disposizioni in materia di investimenti nelle imprese marittime</i> , approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati (Discussione e rinvio)	
* PRESIDENTE	4, 6

CARPINELLI (*Dem. Sin.-l'Ulivo*), relatore alla CommissionePag. 5

(4960) *Deputati DUCA ed altri: Disposizioni per la prevenzione dell'inquinamento derivante dal trasporto marittimo di idrocarburi e per il controllo del traffico marittimo*, approvato dalla Camera dei deputati
(Discussione e rinvio)

* PRESIDENTE	6, 8
CARPINELLI (<i>Dem. Sin.-l'Ulivo</i>), relatore alla Commissione	6

N. B. - L'asterisco indica che il testo del discorso è stato rivisto dall'oratore.

I lavori hanno inizio alle ore 15,15.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

(4933) *Disciplina relativa alla fornitura di servizi di accesso ad Internet*, approvato dalla Camera dei deputati
(Discussione e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Disciplina relativa alla fornitura di servizi di accesso ad Internet», approvato dalla Camera dei deputati.

Prego il senatore Besso Cordero di riferire alla Commissione sul disegno di legge.

BESSO CORDERO, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, premetto che vi sono parole che assumono significato diverso nel corso degli anni e che ci fanno capire a quale punto siamo: così, prima Internet era una rivoluzione; poi è diventato uno strumento; prima si parlava di *net economy*; ora si parla di *new economy*; prima si parlava di rete; ora si parla di convergenze e così via. Dico questo perché tutto ciò rappresenta sicuramente un processo in divenire che ha accelerazioni continue, brusche, travolgenti che sfuggono a briglie che possiamo tentare di mettere, anche volendo, di carattere legislativo.

Da questo punto di vista va detto che il provvedimento in esame tende ad operare un atto di equiparazione postumo nei confronti di attori di mercato che si sono posti sullo stesso agli albori dell'entrata di Internet nel nostro Paese.

Il provvedimento si pone principalmente due obiettivi: il primo è l'eliminazione di ostacoli che potrebbero limitare la crescita della conoscenza e dell'applicazione di Internet; il secondo è quello di incentivare la pluralità di attori del mercato in un settore certo in forte crescita.

A noi giunge un testo della Camera dei deputati, elaborato dalla Commissione, che ha avuto l'approvazione dell'Assemblea e che ha preso in esame altri testi sullo stesso argomento e che quindi costituisce una sintesi di diversi testi giunti all'attenzione della Commissione.

Il ragionamento è, nelle sue linee essenziali, questo: esiste un settore Internet, caratterizzato dalla presenza di una pluralità di fornitori di servizi d'accesso ad Internet stesso; quelli che vengono normalmente definiti gli *Internet service providers*, ISP normalmente chiamati. Questi sono nella maggior parte di piccole dimensioni ed il cospice della loro attività è dovuto in maggior parte al pagamento di un abbonamento per l'erogazione del servizio. Al contrario, i grandi gestori sono in grado di offrire l'ac-

cesso ad Internet gratuitamente in quanto il finanziamento è loro assicurato dal traffico che l'uso di Internet assicura. In altre parole, i grandi operatori o meglio gli operatori con licenza individuale riguardante la telefonia vocale, possono offrire Internet con accesso gratuito sussidiando con gli introiti derivanti dal traffico indifferenziato il servizio di Internet stesso.

Il testo è costituito da un unico articolo e prevede al primo comma il diritto per gli *Internet service providers* di usufruire di condizioni economicamente simili a quelle riconosciute dagli accordi di interconnessione stipulati tra gli organismi di telecomunicazioni titolari di licenze individuali e l'organismo notificato come avente significativo potere di mercato. Tornerò su questa definizione.

Tradotto in termini semplici, vuol dire Telecom. Secondo criteri di equità definiti dall'autorità entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore del provvedimento dovrà essere definito quanto previsto dal disegno di legge. Il comma 2 fa esplicito riferimento all'obbligo di conformità con le disposizioni del decreto ministeriale n. 133 del 1998 per quanto concerne gli accordi di interconnessione fra fornitori di servizi Internet ed un organismo con significativo potere di mercato; quelli che vengono definiti normalmente SPM. Il comma 3 individua un profilo tariffario, secondo cui viene previsto il pagamento di un fisso indipendentemente dal volume di traffico al quale si ha accesso.

Va sottolineato che questo comma 3 è stato individuato e aggiunto con il lavoro della Commissione alla Camera e probabilmente per stabilire una sorta di adeguamento alle variazioni del mercato. Credo sia più un buon principio questo, perché va sottolineato che dal punto di vista temporale gli effetti di questo disegno di legge cesseranno con un anno di vita del disegno di legge stesso. Il comma 4 prevede l'applicazione delle disposizioni a far luogo dal 1° settembre 1999; data in cui, come dice il testo, alcuni fornitori hanno stipulato accordi con un organismo SPM, di cui parlavo prima.

Questo il contenuto, in estrema sintesi, del provvedimento.

A conclusione della relazione e solo come punti sui quali credo la Commissione debba soffermarsi vorrei sottolineare alcune questioni relative al contenuto del provvedimento. Innanzitutto ritengo che sia da meditare il concetto di retroattività inserito nel comma 4 che riporta l'applicabilità del disegno di legge a far luogo dal 1° settembre 1999.

Infatti si deve tener conto che tale norma va ad incidere su contratti ormai perfezionati, mettendo in discussione due principi: il primo relativo all'autonomia contrattuale; l'altro relativo alla costituzionalità di una norma di questo tenore.

A maggior conforto mi permetto di sottolineare che anche il parere della Commissione giustizia ha autorevolmente eccepito sulla stessa norma.

In sintesi estrema, la *ratio* del disegno di legge disciplina i rapporti economici tra il maggiore operatore di TLC, cioè Telecom, e gli *Internet service providers*, sanando distorsioni di trattamento economico. I commi

dell'articolato fanno però riferimento in modo generico agli organismi di TLC notificati quali avente specifico e significativo potere di mercato. In tal modo, a mio modesto avviso, vengono ricompresi anche operatori mobili che sono, sì, definiti come aventi specifico potere di mercato ma che nulla hanno a che fare con l'articolato del disegno di legge. Nella fattispecie il riferimento è ad Omnitel e credo anche a Tim, compresi tra gli operatori con significativo potere di mercato ma mobili. Quindi, credo che tale questione un po' oscura debba essere chiarita proponendo da parte mia un emendamento che faccia riferimento alla normativa regolamentare. Infatti, su di essi non grava l'obbligo di pubblicazione del listino di interconnessione che è al momento solamente di Telecom.

Credo che un approfondimento di questi due aspetti ed una proposta emendativa che possa mettere a posto queste due questioni ci darebbero la sicurezza di approvare un provvedimento razionale, serio, soprattutto applicabile al mercato delle TLC.

In quanto non impugnabile e visto che la durata è limitata nel tempo, ritengo sia una preoccupazione quanto mai giusta.

PRESIDENTE. Poiché nessuno domanda di parlare nella discussione generale, do la parola al rappresentante del Governo.

LAURIA, *sottosegretario di Stato per le comunicazioni*. Accolgo perché logiche, razionali e legittime le osservazioni avanzate dal relatore.

Per quanto riguarda l'operatore dominante, bisogna fare riferimento alla normativa regolamentare per non creare confusione, per assicurare l'applicazione del provvedimento in riferimento alla retroattività; vedi i palesi contrasti con le direttive comunitarie.

Quindi, accolgo in pieno le ragionevoli e obiettive motivazioni illustrate dal relatore circa le modifiche da apportare al testo.

PRESIDENTE. Il chiarimento testé fornito dal rappresentante del Governo potrà agevolare la discussione che si svolgerà successivamente sul provvedimento.

Propongo quindi di fissare il termine per la presentazione degli emendamenti per domani, 7 febbraio, alle ore 18.

Poiché non si fanno osservazioni, così resta stabilito.

Rinvio, pertanto, il seguito della discussione del disegno di legge ad altra seduta.

(4755-B) Nuove disposizioni in materia di investimenti nelle imprese marittime, approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati
(Discussione e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Nuove disposizioni in materia di investimenti nelle imprese marittime», approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati.

Prego il senatore Carpinelli di riferire alla Commissione sulle modificazioni introdotte dalla Camera dei deputati.

CARPINELLI, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, onorevoli rappresentanti del Governo, colleghi, non entrerò nel merito delle motivazioni che hanno indotto la Commissione – dopo un lungo dibattito e una volta raggiunta un'unanimità di intenti – ad approvare in prima lettura il disegno di legge in discussione. Mi limiterò esclusivamente ad indicare le modifiche apportate dalla Camera dei deputati.

All'articolo 1, per ovvi motivi di razionalizzazione e al fine del completamento degli interventi di cui alla legge n. 261 del 1997, è stato modificato soltanto l'anno di decorrenza riportato al comma 6.

All'articolo 2 è stato introdotto nel comma 1 il riferimento al rispetto delle norme previste in materia dalla Comunità europea e al comma 3 è stata prevista una diversa determinazione del limite di impegno quindicennale originariamente stabilito ed è stato variato l'anno di decorrenza di tale impegno.

Per quanto riguarda l'articolo 3: al comma 1 è stato aumentato il limite massimo dal 3 al 3,80 per cento annuo del tasso di interesse commerciale di riferimento; al comma 2 è stata soppressa la parte finale a partire dalle parole: «ed è subordinato»; al comma 4 – in relazione alla diminuzione introdotta al comma 3 dell'articolo precedente – è stato previsto un aumento del limite di impegno dodecennale autorizzato ed è stato modificato l'anno della sua decorrenza.

All'articolo 4 che concerne l'applicazione della legge, le modifiche apportate dalla Camera riguardano la fissazione di un termine entro il quale il Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro delle finanze e con il Ministro del tesoro, bilancio e programmazione economica dovrà adottare il relativo regolamento, ai sensi della legge n. 400 del 1988.

All'articolo 5 la modifica più significativa è data dall'introduzione di un comma aggiuntivo che riguarda le imposte dei redditi prodotti dai lavoratori marittimi italiani imbarcati su navi battenti bandiera estera per un periodo superiore a 183 giorni nell'arco dei dodici mesi.

Nel comma 3 dell'articolo 6 si stabilisce un tetto ai sensi di legge per quanto concerne l'erogazione del contributo compensativo.

Al comma 3 dell'articolo 8 è prevista una diversa quantificazione degli oneri derivanti dal comma in discussione e sono variati gli anni di riferimento.

L'altro ramo del Parlamento ha poi inserito un articolo 9 che prevede il conferimento alle regioni di funzioni amministrative nei porti di rilevanza economica regionale ed interregionale e che, nell'esercizio di tali funzioni, in alcuni casi specifici, le regioni debbano acquisire – con riferimento alle aree e opere portuali il cui uso deve essere compatibile con gli interessi dei marittimi – il parere della competente autorità marittima. Vi è quindi una sorta di bilanciamento tra le competenze assegnate alle regioni e il parere che deve essere espresso dalle autorità marittime.

All'articolo 11 del testo approvato dalla Camera, corrispondente all'articolo 10 del testo approvato dal Senato, è stata rivista la data di decorrenza della copertura finanziaria che non può più essere del 2000 ma del 2001, in considerazione della data di approvazione del disegno di legge in esame.

Queste sono in linea di massima le modifiche introdotte dall'altro ramo del Parlamento. Ribadisco che non ho voluto entrare più dettagliatamente nel merito delle modifiche introdotte trattandosi di materia già profondamente analizzata da questa Commissione che a conclusione della prima lettura aveva raggiunto un'unità di intenti.

Premesso quanto sopra, raccomando l'immediata approvazione del disegno di legge in esame.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale. Poiché non vi sono interventi, la dichiaro chiusa.

Propongo quindi di fissare il termine per la presentazione di eventuali emendamenti per domani, 7 febbraio, alle ore 18.

Poiché non si fanno osservazioni, così resta stabilito.

Rinvio pertanto il seguito della discussione del disegno di legge ad altra seduta.

(4960) Deputati DUCA ed altri: Disposizioni per la prevenzione dell'inquinamento derivante dal trasporto marittimo di idrocarburi e per il controllo del traffico marittimo, approvato dalla Camera dei deputati

(Discussione e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Disposizioni per la prevenzione dell'inquinamento derivante dal trasporto marittimo di idrocarburi e per il controllo del traffico marittimo», d'iniziativa dei deputati Duca, Giardiello, Biricotti, Altea, Attili, De Piccoli, Mastroluca, Nappi, Panattoni, Raffaldini, Rotundo, Soriero, Gasperoni e Bandoli, già approvato dalla Camera dei deputati.

Prego il senatore Carpinelli di riferire alla Commissione sul disegno di legge.

CARPINELLI, *relatore alla Commissione*. Come ha giustamente evidenziato il Presidente, si tratta di un disegno di legge di iniziativa parlamentare che nasce per fare fronte ad una serie di incidenti estremamente gravi dal punto di vista ambientale verificatisi in mare.

In particolare la *ratio* del provvedimento trae origine dal documento conclusivo dell'indagine conoscitiva sulla sicurezza del trasporto marittimo e sulla vicenda del traghetto *Moby Prince*, approvato dalla IX Commissione permanente della Camera dei deputati il 23 marzo 1999.

A seguito della vicenda che ho testé richiamato sono state effettuate valutazioni estremamente puntuali sugli scenari e sui fatti calamitosi che potrebbero determinarsi nei nostri mari qualora si verificassero incidenti analoghi.

Come è stato ricordato in un'altra occasione dal collega Sarto, i segnali d'allarme sono aumentati a seguito anche dell'incagliamento della superpetroliera «Exxon Valdez» e del caso della petroliera «Erika», spaccatasi nei pressi delle coste bretoni. Ovviamente, il processo normativo è ora accelerato alla luce dell'incidente verificatosi al largo delle coste colombiane in prossimità delle isole Galapagos.

Vi è dunque la necessità di procedere urgentemente alla razionalizzazione e all'ammodernamento del sistema di trasporto dei prodotti petroliferi o gassosi.

L'obiettivo del disegno di legge è incentivare, mediante la cosiddetta rottamazione, il rinnovo delle navi a monoscafo, che trasportano determinati prodotti, con navi a doppio scafo in grado di garantire maggiormente la sicurezza dei prodotti trasportati anche in caso di incidente.

Il provvedimento ha un duplice l'obiettivo: entrare in sintonia con la normativa comunitaria in termini di sicurezza sul mare; realizzare in modo reale e continuato una vera azione di prevenzione sui mari.

Il disegno di legge si articola in una serie di interventi concernenti, in particolare, contributi tesi a favorire la demolizione del naviglio la cui entrata in esercizio risalga ad oltre venti anni.

Ribadisco che l'obiettivo del provvedimento è incentivare gli armatori a mettere in cantiere navi con doppio scafo che consentono di prevenire e contenere, grazie alle tecnologie moderne, i rischi derivanti dall'attività di trasporto marittimo.

Può essere concesso un contributo, entro la misura massima del limite di impegno quindicennale di 10 miliardi di lire all'anno a decorrere dal 2001 per la demolizione di navi cisterna abilitate al trasporto di petrolio greggio o di prodotti petroliferi e chimici, aventi comunque una portata lorda superiore a 1.000 tonnellate, la cui entrata in esercizio alla data del 31 dicembre 1999 risalga ad oltre venti anni.

Detto contributo è concesso alle imprese armatoriali che vendono per la demolizione o fanno demolire per proprio conto unità di proprietà delle imprese stesse non oltre la data del 30 settembre 2000 ed è pari a 250.000 lire per ogni tonnellata di portata lorda, entro il limite massimo di 30.000 tonnellate per singola unità.

Il contributo è concesso altresì a condizione che sia finalizzato alla costruzione di navi aventi doppio scafo o comunque dotate di tutti i sistemi di sicurezza previsti dalle nuove tecnologie e soprattutto dalla normativa europea ovvero reinvestito dalle imprese beneficiarie ai fini della propria attività aziendale.

Secondo punto importante: le modalità di concessione del contributo sono tali da evitare che si possa ricorrere a meccanismi, analoghi al gioco delle scatole cinesi, attraverso i quali si lascino in circolazione navi da demolire. Onde evitare ciò e affinché l'investimento pubblico abbia un vero significato, la concessione del contributo è condizionata al pieno rispetto della normativa prevista.

Negli articoli 5 e 6 sono previste altre disposizioni, che presentano connotazioni particolari, sempre concernenti la sicurezza del traffico in mare.

Con l'articolo 5 sono previste norme per il controllo degli spazi marittimi di interesse nazionale. Viene cioè dato il via, dopo molti anni e nel rispetto delle disposizioni anch'esse di carattere generale previste dai regolamenti comunitari, al sistema di controllo del traffico marittimo *Vessel traffic services* (VTS) che assicura la gestione e soprattutto il controllo degli spazi marittimi nazionali.

Altra cosa è la previsione, di cui all'articolo 6, in cui è autorizzata la spesa di lire 13 miliardi da parte del Ministero dei trasporti e della navigazione per la realizzazione del sistema globale di comunicazione per l'emergenza e la sicurezza in mare, il *Global Maritime Distress and Safety System*. Esso tende a garantire il più possibile, con un sistema integrato, globale, di comunicazione, la sicurezza dei natanti che si trovano in mare.

Questo è lo spirito e il contenuto fondamentale del disegno di legge oggi alla nostra attenzione. L'articolo 7 prevede la copertura finanziaria di quanto è previsto.

Auspico che si verifichi in questa Commissione una unità di intenti sul presente disegno di legge perchè ritengo costituisca un primo passo in avanti anche se non esaustivo; avremo infatti forse necessità di operare degli aggiustamenti ed accorgimenti per rendere ancora più funzionale il provvedimento. Credo sia preferibile dare il segno di inizio di un percorso e rinviare eventuali variazioni o aggiustamenti a provvedimenti legislativi successivi. Sarebbe opportuno approvare questo provvedimento in tempi rapidi in modo da evitare che decada qualora noi, per perfezionarlo, dovessimo rinviarlo all'altra Camera.

Invito quindi i colleghi a non presentare emendamenti, fermo restando che delle linee di indirizzo potrebbero essere date da ordini del giorno che, condivisi da tutti, potrebbero costituire di per sé un segnale di vincolo per l'attività legislativa futura.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

Poichè nessuno domanda di parlare, la dichiaro chiusa.

Propongo di fissare il termine per la presentazione di eventuali emendamenti per domani 7 febbraio 2001, alle ore 18.

Poichè non vi sono osservazioni, così rimane stabilito.

Rinvio pertanto il seguito della discussione del disegno di legge ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 15,55.