Senato della Repubblica

XVII Legislatura

Fascicolo Iter

DDL S. 120

Riforma della legislazione in materia portuale

18/03/2018 - 16:26

Indice

1. DDL S. 120 - XVII Leg. . . . 1
1.1. Dati generali . . . 2
1.2. Testi . . . 4
1.2.1. Testo DDL 120 . . . 5
1.3. Trattazione in Commissione . . . 21
1.3.1. Sedute . . . 22
1.3.2. Resoconti sommari . . . 25
1.3.2.1. 8^ Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) . . . 26
1.3.2.1.1. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 10 (pom.) del 16/07/2013 27
1.3.2.1.2. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 12 (pom.) del 23/07/2013 37
1.3.2.1.3. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 25 (pom.) del 18/09/2013 50
1.3.2.1.4. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 30 (ant.) del 09/10/2013 . 63
1.3.2.1.5. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 11 (ant.) del 15/10/2013 . 66
1.3.2.1.6. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 12 (pom.) del 15/10/2013 67
1.3.2.1.7. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 13 (pom.) del 05/11/2013 68
1.3.2.1.8. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 39 (ant.) del 06/11/2013 . 69
1.3.2.1.9. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 14 (pom.) del 12/11/2013 76
1.3.2.1.10. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 15 (pom.) del 03/12/2013 . . . 77
1.3.2.1.11. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 44 (pom.) del 10/12/2013 . . . 78
1.3.2.1.12. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 45 (pom.) del 17/12/2013 . . . 87
1.3.2.1.13. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 46 (pom.) del 18/12/2013 . . . 96
1.3.2.1.14. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 48 (pom.) dell'08/01/2014 . . . 106
1.3.2.1.15. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 53 (pom.) del 22/01/2014 . . . 109
1.3.2.1.16. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 54 (ant.) del 29/01/2014 . . . 139
1.3.2.1.17. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 55 (pom.) del 29/01/2014 . . . 145
1.3.2.1.18. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 56 (ant.) del 30/01/2014 . . . 157

1.3.2.1.19. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 75 (pom.) del 02/04/2014 . . . 163
1.3.2.1.20. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 87 (pom.) del 24/06/2014 . . . 167
1.3.2.1.21. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 89 (pom.) del 01/07/2014 . . . 173
1.3.2.1.22. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 103 (pom.) del 01/10/2014 . . . 183
1.3.2.1.23. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 132 (pom.) del 24/03/2015 . . . 185
1.4. Trattazione in consultiva . . . 194
1.4.1. Sedute . . . 195
1.4.2. Resoconti sommari . . . 197
1.4.2.1. 4^ Commissione permanente (Difesa) . . . 198
1.4.2.1.1. 4ªCommissione permanente (Difesa) - Seduta n. 5 (ant., Sottocomm. pareri) del 24/07/2013 . . . 199
1.4.2.1.2. 4ªCommissione permanente (Difesa) - Seduta n. 19 (ant.) del 04/09/2013 . . . 201
1.4.2.2. 5^ Commissione permanente (Bilancio) . . . 208
1.4.2.2.1. 5ªCommissione permanente (Bilancio) - Seduta n. 235 (pom.) del 18/06/2014 . . . 209
1.4.2.2.2. 5ªCommissione permanente (Bilancio) - Seduta n. 285 (ant.) del 02/10/2014 . . . 213
1.4.2.3. 6^ Commissione permanente (Finanze e tesoro) . . . 217
1.4.2.3.1. 6ªCommissione permanente (Finanze e tesoro) - Seduta n. 74 (pom.) dell'11/02/2014 . . . 218
1.4.2.3.2. 6ªCommissione permanente (Finanze e tesoro) - Seduta n. 76 (ant.) del 13/02/2014 . . . 222
1.4.2.4. 14^ Commissione permanente (Politiche dell'Unione europea) . . . 230
1.4.2.4.1. 14ªCommissione permanente (Politiche dell'Unione europea) - Seduta n. 44 (pom.) dell'11/02/2014 . . . 231
1.5. Trattazione in Assemblea . . . 243
1.5.1. Sedute . . . 244
1.5.2. Resoconti stenografici . . . 245
1.5.2.1. Seduta n. 100 (pom.) dell'11/09/2013 . . . 246

1. DDL S. 120 - XVII Leg.

1.1. Dati generali

collegamento al documento su www.senato.it

Disegni di legge
Atto Senato n. 120
XVII Legislatura

Riforma della legislazione in materia portuale
Titolo breve: *riforma legislazione portuale*

Iter
1 luglio 2014: in corso di esame in commissione
Successione delle letture parlamentari
S.120 in corso di esame in commissione

Iniziativa Parlamentare
Antonio D'Ali' (PdL)
Cofirmatari
Vincenzo Gibiino (PdL) (aggiunge firma in data 16 luglio 2013)
Natura
ordinaria
Presentazione
Presentato in data **15 marzo 2013**; annunciato nella seduta ant. n. 1 del 15 marzo 2013.
Classificazione TESEO
PORTI
Articoli
COMPETENZA (Artt.1, 2, 7, 8), ENTI PORTUALI (Artt.1-4, 7-9, 13, 14, 17), PROGRAMMI E PIANI (Artt.1, 7), CAPITANERIE DI PORTO E UFFICI MARITTIMI (Artt.1, 2, 15), VIGILANZA (Artt.1, 13, 15), PORTI DI PREMINENTE INTERESSE (Artt.1, 2), LEGGI REGIONALI (Art.1), VALUTAZIONE E CLASSIFICAZIONE (Art.2), EDIFICI ED IMPIANTI MILITARI (Art.2), MARINA MILITARE (Art.2), MINISTERO DELLA DIFESA (Art.2), LIMITI E VALORI DI RIFERIMENTO (Artt.2, 15), DEMANIO MARITTIMO (Artt.2, 7, 9, 17), CANONE DI CONCESSIONE (Artt.2, 9, 17), SERVIZI PORTUALI (Artt.2, 16, 17), PIANI REGOLATORI (Artt.2, 3), PORTI TURISTICI (Artt.2, 6), OPERE MARITTIME E PORTUALI (Artt.3, 17), VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE (Art.3), MINISTERO DELL' AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE (Art.3), COMMISSIONI CONSIGLI E COMITATI AMMINISTRATIVI (Artt.3, 9), COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA (CIPE) (Art.3), COMUNI (Art.3), ACCORDI E CONVENZIONI (Art.3), MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI (Artt.3, 7, 8, 11, 13, 15, 19), DIFESE COSTIERE (Artt.3, 5), NAVIGAZIONE E NAUTICA DA DIPORTO (Artt.2, 6), ENTI PUBBLICI (Art.7), AUTONOMIA AMMINISTRATIVA PATRIMONIALE E

CONTABILE (Art.7), CONTABILITA' DI ENTI ED AMMINISTRAZIONI PUBBLICHE (Art.7), RENDICONTI (Art.7), DECRETI DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA (Art.7), ISTITUZIONE DI ENTI (Art.7), PORTI ZONE E PUNTI FRANCHI (Art.7), TRIESTE (Art.7), PRESIDENTI E VICE PRESIDENTI (Art.8), NOMINE IN ENTI (Art.8), REVISORI DEI CONTI (Art.11), TRASPORTI COMBINATI E INTERMODALI (Artt.12, 19), TRASPORTI MARITTIMI (Art.12), RELAZIONI GOVERNATIVE (Art.13), TASSE DI IMBARCO E SBARCO (Art.14), CONTRIBUTI E CORRISPETTIVI DI SERVIZI PUBBLICI (Art.15), TARIFFE DEI SERVIZI PUBBLICI (Art.15), REGOLAMENTI (Art.15), CONCESSIONI (Art.17), CONCESSIONARI (Art.17), CONCORRENZA (Art.17), ESENZIONI DA IMPOSTE TASSE E CONTRIBUTI (Art.18), FONDI DI BILANCIO (Art.19), CONTRIBUTI PUBBLICI (Art.19), INVESTIMENTI PUBBLICI (Art.19), ENTE NAZIONALE PER LE STRADE (ANAS) (Art.19), RETE FERROVIARIA ITALIANA (RFI SPA) (Art.19), CODICE E CODIFICAZIONI (Art.20), OCCUPAZIONE DI SPAZI ED AREE PUBBLICHE (Art.20), SANZIONI AMMINISTRATIVE (Art.20)

Relatori

Relatore alla Commissione Sen. **Emilio Floris** (PdL) (dato conto della nomina il 16 luglio 2013) .
Sostituito da Sen. **Marco Filippi** (PD) (dato conto della nomina il 10 dicembre 2013) .

Assegnazione

Assegnato alla **8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni)** **in sede referente** il 15 maggio 2013. Annuncio nella seduta pom. n. 22 del 15 maggio 2013.
Pareri delle commissioni 1ª (Aff. costituzionali), 2ª (Giustizia), 4ª (Difesa), 5ª (Bilancio), 6ª (Finanze), 10ª (Industria), 11ª (Lavoro), 13ª (Ambiente), 14ª (Unione europea) (aggiunto il 23 maggio 2013; annunciato nella seduta n. 28 del 23 maggio 2013), Questioni regionali (aggiunto il 31 ottobre 2013; annunciato nella seduta n. 134 del 5 novembre 2013)

Eventi procedurali

Procedura abbreviata ex art. 81 comma 1 Reg. Senato richiesta l'11 settembre 2013
Deliberata nella seduta n. 100 dell'11 settembre 2013.

1.2. Testi

1.2.1. Testo DDL 120

collegamento al documento su www.senato.it

Senato della Repubblica XVII LEGISLATURA

N. 120

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori **D'ALÌ** e **GIBIINO**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 15 MARZO 2013

Riforma della legislazione in materia portuale

Onorevoli Senatori. -- Ai fini dell'attivazione della particolare procedura di «ripescaggio» come prevista dall'articolo 81 del Regolamento Senato, il presente disegno di legge ripropone in identico testo, il testo unificato dei disegni di legge nn. 143, 263, 754 e 2403, recante riforma della legislazione in materia portuale, elaborato dal comitato ristretto, composto in seno all'8ª Commissione nel corso della XVI legislatura e approvato in prima lettura dall'Aula del Senato il 12 settembre 2012.

Onorevoli Senatori, i porti europei del Mediterraneo stanno assumendo un ruolo sempre più preminente nel volume dei traffici mondiali. Per tutto il secolo passato i porti atlantici del nord Europa hanno avuto una funzione strategica negli scambi commerciali del nostro continente, conseguenza anche di una posizione geografica di favore di cui godevano, in quanto i traffici si concentravano soprattutto da e verso l'America.

Per questi motivi i porti italiani devono essere messi in condizione di affrontare le sfide poste dalla competizione internazionale e saper cogliere le nuove opportunità che si offriranno soprattutto nel Mediterraneo, più che mai punto focale di transito e snodo dei nuovi traffici marittimi.

L'Europa con le grandi reti transeuropee (TEN), in particolare con la realizzazione dei corridoi pluri-modali, come il corridoio 5 e le grandi direttrici ferroviarie Genova-Anversa e Berlino-Palermo, che incroceranno sul territorio del nostro Paese lo stesso corridoio 5, avvicineranno la portualità italiana alle aree economicamente forti dell'Europa centro-settentrionale, creando un sistema logistico integrato che contribuirà ad accrescere la competitività del continente europeo. Anche la porta del Mediterraneo verso l'Oriente, rappresentata dal Canale di Suez, sarà oggetto nei prossimi anni di un ampliamento che consentirà a navi sempre più grandi di entrare nel Mediterraneo per questa via. Un progetto di ammodernamento del canale fondamentale per lo sviluppo di tutta l'Europa.

L'ordinamento portuale nel nostro Paese è stato profondamente innovato nel 1994 con la legge n. 84. Gli assetti istituzionali ed organizzativi introdotti dalla nuova disciplina hanno contribuito a produrre una significativa crescita dei traffici nei nostri scali marittimi. Ma l'esperienza applicativa di questi anni ha anche evidenziato alcune carenze in termini infrastrutturali ed organizzativi che si ritiene necessario colmare proprio per adeguare i nostri porti alle esigenze originate dal nuovo scenario dei traffici mondiali, come descritto in precedenza.

Le principali linee lungo le quali si muove il progetto di riforma della legislazione portuale sono le seguenti:

Classificazione dei porti.

Alla luce della riforma del titolo V della Costituzione operata con la legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3, la materia dei porti è passata dalla competenza legislativa esclusiva dello Stato alla competenza legislativa concorrente tra Stato e regioni. La riforma interviene suddividendo i porti

marittimi in porti di competenza statale, cioè quelli di rilevanza internazionale, e in porti di competenza regionale, vale a dire quelli di rilevanza regionale o interregionale. I primi sono amministrati in autonomia dalle autorità portuali, mentre i secondi sono amministrati da un'autorità pubblica istituita dalle singole regioni con propria legge. La legge regionale dovrà attenersi ai principi generali espressamente richiamati dalla legge di riforma o che comunque si evincono dalla stessa. Per i porti di competenza statale, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, sono stabilite le caratteristiche dimensionali e tipologiche che devono possedere i porti per essere classificati di rilevanza internazionale.

Piano regolatore portuale.

La riforma prevede procedure più snelle e tempi definiti per l'adozione dello strumento programmatorio principe dei porti, introducendo la possibilità di convocare una conferenza di servizi tra autorità portuale, regione ed enti locali interessati per raggiungere in modo rapido e certo le intese necessarie. Inoltre, si suddivide l'area portuale in due ambiti, il primo più strettamente funzionale alle attività economico-marittime del porto, il secondo di interazione con il territorio retrostante le strutture più propriamente portuali. Per questo secondo ambito rimane vincolante, al fine dell'approvazione del piano regolatore, il parere del comune o dei comuni interessati.

Competenze dell'autorità portuale e dell'autorità marittima.

Sono definite con maggior precisione le diverse competenze, riportando in capo all'autorità marittima esclusivamente le competenze in materia di *safety* e in materia di *security*, cioè sicurezza in mare e sicurezza delle navi e degli impianti, e affidando in via esclusiva alle autorità portuali l'amministrazione delle aree e dei beni del demanio marittimo. Alcune operazioni come il movimento delle navi nei porti sono regolamentate d'intesa tra autorità portuale e autorità marittima.

Servizi tecnico-nautici.

I servizi tecnico-nautici di interesse generale, quali il pilotaggio, il rimorchio, l'ormeggio e il battellaggio sono riordinati secondo un principio di uniformità che li rende più funzionali e trasparenti. La loro obbligatorietà ed i criteri di formazione delle relative tariffe sono stabiliti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con un'istruttoria che coinvolge tutti i soggetti a diverso titolo interessati. Le tariffe dei servizi tecnico-nautici nei singoli porti sono poi definite dall'autorità marittima ascoltata l'autorità portuale e gli erogatori e gli utenti dei servizi stessi.

L'obiettivo della riforma è quello di migliorare l'efficienza, la trasparenza e l'efficacia di gestione degli impianti portuali che devono trasformarsi in veri e propri terminali logistici per l'economia di tutta l'Europa, un interfaccia privilegiato con l'economia del futuro, costituita dai Paesi dell'area asiatica, che potrà rappresentare soprattutto per l'Italia la conquista di nuove e significative quote di commercio mondiale.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Modifica dell'articolo 1 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

1. L'articolo 1 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è sostituito dal seguente:

«Art. 1. - (*Finalità della legge*). -- *1.* La presente legge determina i princìpi fondamentali in materia di porti, ai sensi degli articoli 117 e 118 della Costituzione.

2. Sono disciplinate in via esclusiva dalla legislazione statale la sicurezza della navigazione, la sicurezza portuale, la sicurezza del trasporto marittimo e la sicurezza relativa alla gestione delle emergenze.

3. La ripartizione dei compiti e delle funzioni tra autorità portuale e autorità marittima è improntata ai seguenti princìpi e criteri direttivi:

a) l'autorità portuale svolge le funzioni di indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo delle operazioni portuali e delle altre attività commerciali e industriali esercitate nei porti e nelle aree demaniali marittime compresi nella relativa circoscrizione, nonché

delle altre attività disciplinate dalla presente legge;

b) l'autorità marittima provvede, anche in ambito portuale, alle attività di vigilanza, controllo e sicurezza ai sensi della normativa vigente.

4. Nei porti di rilevanza economica regionale e interregionale, l'autorità marittima provvede, anche in ambito portuale, alle attività di vigilanza, controllo e sicurezza ai sensi della normativa vigente, nonché, sentita la regione o l'ente territoriale competente, al supporto funzionale per garantire l'ordinato svolgimento delle attività portuali. La regione disciplina le funzioni di cui al comma 3, lettera *a)*, nel rispetto dei princìpi e criteri direttivi stabiliti dall'articolo 4, comma 4, della presente legge. A tal fine, la regione può avvalersi delle locali autorità marittime o, in regime di convenzione, di una delle autorità portuali istituite nella regione, per l'esercizio delle relative funzioni amministrative.

5. L'autorità portuale svolge inoltre un ruolo di coordinamento delle attività esercitate dagli enti e dagli organismi pubblici nell'ambito dei porti e nelle aree demaniali marittime comprese nella circoscrizione territoriale. Il presidente dell'autorità portuale, ai fini dell'esercizio della funzione di coordinamento, può convocare un'apposita conferenza di servizi con la partecipazione dei rappresentanti delle pubbliche amministrazioni e, se del caso, dei soggetti autorizzati, dei concessionari e dei titolari dei servizi interessati, al fine dell'esame e della risoluzione di questioni di interesse del porto.

6. All'interno delle circoscrizioni portuali, le autorità portuali o, laddove non istituite, le autorità competenti, amministrano in via esclusiva, in forza di quanto previsto dalla presente legge e dal codice della navigazione, le aree e i beni del demanio marittimo, fatte salve le eventuali competenze regionali e la legislazione speciale per la salvaguardia di Venezia e della sua Laguna».

Art. 2.

(Modifica dell'articolo 4 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

1. L'articolo 4 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è sostituito dal seguente:

«Art. 4. - (*Classificazione dei porti*). -- *1*. I porti marittimi nazionali sono ripartiti nelle seguenti categorie:

a) categoria I: porti, o specifiche aree portuali, finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato;

b) categoria II: porti di rilevanza economica nazionale e internazionale;

c) categoria III: porti di rilevanza economica regionale e interregionale.

2. Il Ministro della difesa, con proprio decreto, adottato di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, procede all'individuazione dei porti e delle specifiche aree portuali di cui alla categoria I; con lo stesso provvedimento sono disciplinate le attività nei porti di categoria I. I porti di categoria I sono amministrati, in via esclusiva, dallo Stato.

3. Appartengono alla categoria II i porti costituenti nodi di interscambio essenziali per l'esercizio delle competenze dello Stato, in relazione alle dimensioni e alla tipologia del traffico, all'ubicazione territoriale e al ruolo strategico, nonché ai collegamenti con le grandi reti di trasporto e di navigazione europee e transeuropee. I porti di categoria II, individuati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sono amministrati dalle autorità portuali di cui all'articolo 6, comma 1. Nei porti ricompresi nella circoscrizione delle autorità portuali, con decreto del Ministro della difesa, di concerto con i Ministri dell'interno e delle infrastrutture e dei trasporti, previa acquisizione del parere vincolante della competente autorità portuale e dell'autorità marittima, qualora non siano già individuate dal piano regolatore portuale, possono essere individuate specifiche aree finalizzate al controllo del traffico marittimo e alle altre esigenze del Corpo delle capitanerie di porto, nonché delle Forze dell'ordine e del Vigili del fuoco. Le predette aree sono amministrate, in via esclusiva, dallo Stato. Appartengono alla categoria III tutti i restanti porti.

4. Ferme restando le competenze statali al sensi degli articoli 117 e 118 della Costituzione, per i porti di categoria III, le regioni esercitano la funzione legislativa e quella regolamentare nel rispetto del princìpi fondamentali di seguito indicati:

a) esercizio esclusivamente da parte di soggetti privati delle attività d'impresa e commerciali;

b) salvaguardia della salute sul luogo di lavoro;

c) tutela della concorrenza;

d) rispetto delle disposizioni dell'Unione europea in materia;

e) rispetto della titolarità statale in materia di regime dominicale del demanio marittimo, con riferimento agli articoli 31, 32, 33, 34 e 35 del codice della navigazione ed alla determinazione dei canoni, compatibilmente con quanto previsto dal decreto legislativo 28 maggio 2010, n. 85;

f) obbligo di acquisizione del parere dell'autorità marittima ai fini del rilascio dell'autorizzazione all'esercizio dei servizi e delle operazioni portuali, in relazione ai profili di sicurezza portuale, della navigazione marittima e del trasporto marittimo;

g) rispetto della titolarità statale in materia di sicurezza della navigazione marittima, di sicurezza del trasporto marittimo e di sicurezza portuale;

h) obbligo di delimitazione dell'ambito e dell'assetto complessivo del porto, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie, attraverso il piano regolatore portuale, che individua altresì le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate. L'obbligo non opera con riguardo ai porti aventi esclusivamente funzione turistica e da diporto;

i) obbligo di acquisizione del parere dell'autorità marittima per l'adozione del piano regolatore portuale, ai fini della verifica della compatibilità del piano con le esigenze di sicurezza portuale, di sicurezza della navigazione marittima e di sicurezza del traffico marittimo;

l) rispetto della titolarità statale in materia di disciplina dei servizi tecnico-nautici e della relativa tariffazione;

m) rispetto dei princìpi di cui agli articoli 16, 17 e 18;

n) facoltà di istituire sistemi portuali, anche su base interregionale.

5. Nelle more dell'entrata in vigore delle disposizioni regionali, le funzioni di cui all'articolo 1, comma 4, secondo periodo, sono esercitate dall'autorità marittima. Ai fini dell'esercizio di tali funzioni, le regioni, previo assenso del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, possono avvalersi dell'autorità marittima disciplinando il regime di avvalimento anche mediante apposita convenzione ovvero possono avvalersi, in regime di convenzione, di un'autorità portuale istituita nella regione.

6. Nei porti di categoria III possono essere individuate specifiche aree finalizzate alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato con decreto del Ministro della difesa, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentite la competente regione e l'autorità marittima. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentite la regione e l'autorità marittima, possono essere individuate specifiche aree finalizzate al controllo del traffico marittimo e alle esigenze del Corpo delle capitanerie di porto, delle Forze dell'ordine e dei Vigili del fuoco. Le aree finalizzate alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato e le aree finalizzate al controllo del traffico marittimo e alle esigenze del Corpo delle capitanerie di porto, delle Forze dell'ordine e dei Vigili del fuoco sono amministrate, in via esclusiva, dallo Stato.

7. I porti ricompresi nella circoscrizione delle autorità portuali e i porti di categoria III possono avere, anche congiuntamente, funzione commerciale, di servizio passeggeri, inclusa l'attività crocieristica, industriale e petrolifera, peschereccia e da diporto. Le funzioni di ciascun porto sono determinate nel piano regolatore portuale di cui all'articolo 5.

8. La delimitazione dell'ambito dei porti di categoria III è effettuata attraverso il piano regolatore portuale di cui all'articolo 5, conformemente alla disciplina regionale».

Art. 3.

(Modifica dell'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

1. L'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è sostituito dal seguente:

«Art. 5. - (*Piano regolatore portuale e relativa attuazione*). -- *1*. Fatto salvo quanto previsto

dall'articolo 4, commi 1 e 2, in ordine ai porti di categoria I, l'autorità portuale di cui all'articolo 6 procede alla formazione del piano regolatore portuale, atto di pianificazione dell'ambito portuale, al fine di definire, sotto il profilo territoriale e funzionale, le opere portuali e gli assetti territoriali del porto, stabilendo le funzioni del porto, quali elencate all'articolo 4, comma 7, le caratteristiche e la destinazione delle aree portuali, nonché delle relative infrastrutture stradali e ferroviarie di collegamento.

2. Il piano regolatore portuale può contenere previsioni concernenti, altresì, aree esterne necessarie allo sviluppo delle attività portuali, nel rispetto degli strumenti urbanistici vigenti.

3. Il piano regolatore portuale è sottoposto a valutazione ambientale strategica (VAS) con le modalità previste dal titolo II della parte seconda del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, per tutto quanto non diversamente disposto dalla presente legge. L'autorità competente alla VAS dei piani regolatori portuali di cui al presente articolo è il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, che esercita le proprie funzioni avvalendosi di una commissione costituita con decreto adottato entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, d'intesa con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ed i cui componenti, di indicazione paritetica, sono individuati nel rispetto dell'equilibrio delle competenze. La verifica di assoggettabilità del piano regolatore portuale è compiuta dalla commissione entro sessanta giorni dalla ricezione del rapporto preliminare di cui all'articolo 12 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e successive modificazioni, che deve essere trasmesso dall'autorità portuale prima dell'adozione del piano regolatore portuale. La procedura di consultazione deve esaurirsi nei trenta giorni successivi alla ricezione del rapporto preliminare. In caso di assoggettabilità del piano regolatore portuale alla VAS, la delibera di adozione del piano medesimo deve comprendere anche il rapporto ambientale e la procedura di consultazione deve concludersi entro trenta giorni dalla pubblicazione, effettuata dall'autorità portuale, della delibera di adozione nella *Gazzetta Ufficiale*. Il parere motivato della commissione deve intervenire nei trenta giorni successivi al deposito delle controdeduzioni di cui al comma 11. Qualora la commissione disponga l'acquisizione di pareri, il termine è prorogato una sola volta fino a un massimo di trenta giorni. Tutti i termini sono perentori. In caso di mancata adozione nei termini degli atti e del parere motivato, essi si intendono resi in senso positivo.

4. Il piano regolatore portuale di ciascun porto, in coerenza con quanto previsto dal piano di sviluppo e potenziamento dei sistemi portuali di interesse statale, è adottato dal comitato portuale ed è successivamente trasmesso entro quindici giorni al comune o ai comuni interessati, per l'espressione dell'intesa. Il piano di sviluppo e potenziamento dei sistemi portuali di interesse statale è approvato dal Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE), su proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentite le regioni interessate, anche ai fini del riparto del Fondo per le infrastrutture portuali di cui all'articolo 4, comma 6, del decreto-legge 25 marzo 2010, n. 40, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 maggio 2010, n. 73.

5. Ove ritenuto necessario, il presidente dell'autorità portuale può convocare la conferenza di servizi preliminare di cui all'articolo 14-*bis* della legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni, alla quale sono chiamati a partecipare tutti i soggetti pubblici interessati. La conferenza di servizi assume le proprie determinazioni entro trenta giorni dalla convocazione.

6. L'intesa si intende raggiunta qualora il comune o i comuni interessati non comunichino all'autorità portuale un motivato diniego entro novanta giorni dalla ricezione della richiesta.

7. Qualora non si raggiunga l'intesa, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti convoca, su proposta della regione interessata, una conferenza di servizi, ai sensi dell'articolo 14, comma 2, della legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni, tra regione, enti locali interessati e autorità portuale.

8. La conferenza di servizi di cui al comma 7 assume, a maggioranza, le determinazioni in ordine al piano regolatore portuale entro sessanta giorni dalla sua convocazione.

9. Dell'adozione del piano regolatore portuale e dell'intesa è data pubblicità mediante avviso di pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*, nonché nel Bollettino ufficiale della regione.

10. Gli interessati possono far pervenire all'autorità portuale e alla commissione di cui al comma 3 le loro osservazioni entro trenta giorni dalla pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

11. L'autorità portuale, entro i trenta giorni successivi alla ricezione delle osservazioni di cui al comma 10, formula controdeduzioni alle osservazioni, che sono comunicate alla regione, nonché alla commissione di cui al comma 3.

12. La regione, entro i sessanta giorni successivi alla comunicazione di cui al comma 11, approva il piano regolatore portuale. Il provvedimento di approvazione del piano regolatore portuale viene pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* e nel Bollettino ufficiale della regione. Gli effetti dell'approvazione del piano regolatore portuale sugli strumenti urbanistici sono regolati dalle normative regionali in materia di governo del territorio.

13. Le varianti sostanziali al piano regolatore portuale, approvato ai sensi del presente articolo, seguono il medesimo procedimento previsto per l'adozione del piano regolatore portuale. Alle varianti al piano regolatore portuale approvato secondo la disciplina previgente si applica il procedimento di cui al presente articolo.

14. Al comma 1 dell'articolo 142 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: ", con esclusione delle aree appartenenti al demanio portuale come definite nei relativi piani regolatori portuali".

15. Nei porti di categoria I e II, l'esecuzione delle opere da parte dei soggetti pubblici competenti è autorizzata, sotto tutti i profili rilevanti, mediante procedimento ai sensi dell'articolo 81 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, e successive modificazioni, previo parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, per le sole opere di importo superiore a 25 milioni di euro, ovvero del competente provveditorato per le opere pubbliche, per le opere di importo inferiore a 25 milioni di euro. La valutazione di impatto ambientale, ove necessaria, è effettuata dalla commissione di cui al comma 3.

16. Sono considerate opere di grande infrastrutturazione le costruzioni di canali marittimi, di dighe foranee di difesa, di darsene, di bacini e di banchine attrezzate, nonché l'escavazione e l'approfondimento dei fondali.

17. L'esecuzione delle opere da parte di privati è autorizzata, sotto tutti i profili rilevanti, in esito ad apposita conferenza di servizi convocata dall'autorità portuale, ai sensi dell'articolo 14 della legge n. 241 del 1990, e successive modificazioni, a cui sono chiamate a partecipare tutte le amministrazioni competenti, le quali esprimono in tale ambito le determinazioni di rispettiva competenza.

18. Fermo restando quanto previsto dal decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, per i porti di categoria III la regione disciplina il procedimento di adozione del piano regolatore portuale, garantendo la partecipazione delle province e dei comuni interessati».

Art. 4.

(Norma transitoria)

1. Le autorità portuali che, alla data di entrata in vigore della presente legge, non hanno completato l'*iter* di approvazione del proprio piano regolatore portuale possono terminare la procedura conformemente alla disciplina previgente o, alternativamente, applicare, per le singole fasi procedimentali in corso, la disciplina introdotta dalla presente legge.

Art. 5.

(Modifiche all'articolo 5- bis della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

1. All'articolo 5-*bis* della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, quarto periodo, le parole: «previo parere della Commissione di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, sull'assoggettabilità o meno del progetto alla valutazione di impatto ambientale,» sono soppresse;

b) al comma 2, lettera *a)*, le parole: «analoghe al fondo naturale con riferimento al sito di prelievo e» sono soppresse;

c) al comma 2, lettera *c)*, le parole: «, con le modalità previste dal decreto di cui al comma 6» sono soppresse;

d) al comma 6, le parole: «sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, entro quarantacinque giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, definisce, con proprio decreto, le modalità e le norme tecniche per i dragaggi dei materiali, anche al fine dell'eventuale loro reimpiego, di aree portuali e marino-costiere poste in siti di bonifica di interesse nazionale» sono sostituite dalle seguenti: «adotta con proprio decreto le norme tecniche applicabili alle operazioni di dragaggio dei materiali al fine del loro eventuale reimpiego ed al fine di quanto previsto dal comma 2 del presente articolo».

Art. 6.

(Introduzione dell'articolo 5- ter nella legge 28 gennaio 1994, n. 84, in materia di recupero di aree per lo sviluppo della nautica da diporto, riconversione e riqualificazione di aree portuali)

1. Dopo l'articolo 5-*bis* della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è inserito il seguente:

«Art. 5-*ter*. - (*Disposizioni sul recupero di aree per lo sviluppo della nautica da diporto e sulla riconversione e riqualificazione di aree portuali*). -- *1*. Laddove esistano strutture o ambiti idonei, allo stato sottoutilizzati o non diversamente utilizzabili per funzioni portuali di preminente interesse pubblico, nella predisposizione del piano regolatore portuale deve essere valutata, con priorità, la possibile finalizzazione delle predette strutture ed ambiti ad approdi turistici come definiti dall'articolo 2 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 2 dicembre 1997, n. 509.

2. Nel caso in cui il piano regolatore portuale preveda la destinazione di parte delle aree appartenenti al demanio marittimo portuale ad uso generale, anche mediante interventi di riqualificazione, riadattamento, realizzazione di spazi e localizzazione di attività a servizio della collettività, l'autorità portuale può rilasciare atti di concessione dei beni demaniali di durata fino ad un massimo di sessanta anni per l'utilizzo delle predette aree. Gli atti di concessione sono rilasciati all'esito di una selezione effettuata tramite procedura ad evidenza pubblica, nel rispetto dei princìpi dell'ordinamento dell'Unione europea di trasparenza, imparzialità, efficienza e parità di trattamento».

Art. 7.

(Modifica dell'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

1. L'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è sostituito dal seguente:

«Art. 6. -- (*Autorità portuale*). -- *1*. I porti di Ancona, Bari, Brindisi, Cagliari, Catania, Civitavecchia, Genova, La Spezia, Livorno, Manfredonia, Marina di Carrara, Messina, Gioia Tauro, Napoli, Palermo, Ravenna, Savona, Taranto, Trapani, Trieste, Venezia, Salerno, Augusta, Olbia-Golfo Aranci e Piombino sono amministrati dall'autorità portuale, che svolge i seguenti compiti in conformità agli obiettivi di cui all'articolo 1:

a) indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo delle operazioni portuali di cui all'articolo 16, comma 1, e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti e nelle circoscrizioni territoriali, con poteri di regolamentazione e di ordinanza, anche in riferimento alla sicurezza rispetto a rischi di incidenti connessi a tali attività e alle condizioni di igiene sul lavoro ai sensi dell'articolo 24;

b) manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, ivi compresa quella per il mantenimento dei fondali;

c) affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale, non coincidenti né strettamente connessi alle operazioni portuali di cui all'articolo 16, comma 1, individuati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

d) amministrazione in via esclusiva delle aree e dei beni del demanio marittimo ricompresi nella propria circoscrizione.

2. L'autorità portuale è ente pubblico non economico di rilevanza nazionale ad ordinamento speciale, dotato di autonomia amministrativa e organizzativa, salvo quanto disposto dall'articolo 12, nonché di

autonomia di bilancio e finanziaria nei limiti previsti dalla legge. Ad essa non si applicano le disposizioni di cui alla legge 20 marzo 1975, n. 70, nonché le disposizioni del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165.

3. La gestione patrimoniale e finanziaria dell'autorità portuale è disciplinata da un regolamento di contabilità approvato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.

4. Il rendiconto della gestione finanziaria dell'autorità portuale è soggetto al controllo della Corte dei conti.

5. L'esercizio delle attività di cui al comma l, lettere *b)* e *c)*, è affidato in concessione dall'autorità portuale, mediante procedura di evidenza pubblica.

6. Le autorità portuali non possono svolgere, né direttamente né tramite società partecipate, operazioni portuali e attività ad esse strettamente connesse.

7. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto adottato d'intesa con la Conferenza Stato-città e autonomie locali, individua i limiti della circoscrizione territoriale di ciascuna autorità portuale.

8. Con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, previo parere delle competenti Commissioni parlamentari da esprimere entro trenta giorni dalla data di assegnazione, possono essere istituite ulteriori autorità portuali sulla base del raggiungimento, riferito al porto o ad un sistema di porti, di almeno uno dei seguenti volumi di traffico medio annuo nell'ultimo quinquennio:

a) tre milioni di tonnellate di merci solide;

b) venti milioni di tonnellate di rinfuse liquide;

c) trecentomila *twenty feet equivalent unit* (TEU);

d) un milione di passeggeri, con esclusione del traffico marittimo locale.

9. Nella valutazione dei requisiti di cui al comma 8, è tenuta in considerazione, altresì, la presenza di collegamenti alle reti ed ai corridoi transeuropei di trasporto, nonché di connessioni logistiche destinate all'intermodalità.

10. Nei porti amministrati dall'autorità portuale, inclusi quelli indicati ai comma 1, per i quali non sussista per cinque anni consecutivi il requisito di cui al comma 8, l'autorità portuale è soppressa, e ad essi si applica la normativa relativa ai porti di categoria III.

11. Nei casi in cui la giurisdizione dell'autorità portuale comprende più scali, nell'esercizio delle funzioni di gestione nei porti decentrati l'autorità portuale può avvalersi della locale autorità marittima sulla base di un protocollo di intesa.

12. Ai fini del raggiungimento dei requisiti di cui al comma 8, sono consentiti l'ampliamento della circoscrizione anche a porti di categoria III o la fusione tra le autorità portuali medesime, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previa intesa con la regione interessata, garantendo la partecipazione degli enti locali interessati ai sensi della legge 7 agosto 1990, n. 241.

13. È fatta salva la disciplina vigente per i punti franchi compresi nella zona del porto franco di Trieste, nonché quella vigente per i punti franchi esistenti in altri ambiti portuali. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita l'autorità portuale territorialmente competente, con proprio decreto stabilisce l'organizzazione amministrativa per la gestione di detti punti».

Art. 8.

(Modifica dell'articolo 8 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

1. L'articolo 8 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è sostituito dal seguente:

«Art. 8. - (*Presidente dell'autorità portuale*). -- *1*. Il presidente dell'autorità portuale ha la

rappresentanza legale dell'ente. Al presidente sono attribuiti tutti i poteri di ordinaria e straordinaria amministrazione, salvo quelli riservati agli altri organi dell'autorità portuale ai sensi della presente legge. In caso di necessità e urgenza, il presidente può adottare atti di competenza del comitato portuale da sottoporre a ratifica del comitato medesimo nella prima seduta dello stesso che, a tal fine, deve essere convocato entro quindici giorni, a pena di decadenza degli atti stessi. Il presidente dell'autorità portuale può delegare, con provvedimento scritto, l'adozione di atti di ordinaria amministrazione al segretario generale e ai dirigenti dell'ente.

2. In particolare, il presidente dell'autorità portuale, ferma restando la competenza del comitato portuale per le concessioni ultraquadriennali, amministra in via esclusiva le aree e i beni del demanio marittimo e portuale compresi nella circoscrizione dell'autorità portuale, fatta salva l'acquisizione, in sede di apposita conferenza di servizi, di nulla osta, pareri, autorizzazioni di altri enti o amministrazioni, per i soli aspetti di competenza di detti enti o amministrazioni. Provvede altresì, con le medesime modalità e condizioni, al rilascio di ogni autorizzazione o concessione per l'esercizio di attività all'interno dei porti, fatto salvo quanto specificamente previsto per i servizi tecnico-nautici di cui all'articolo 14.

3. Il presidente, con proprio provvedimento, può conferire a personale dell'autorità portuale attività di verifica sull'inosservanza dei provvedimenti ed atti di amministrazione delle aree e dei beni del demanio marittimo compresi nell'ambito della circoscrizione territoriale costituendo specifici nuclei di vigilanza e controllo. Il presidente può sottoscrivere atti convenzionali, sulla base dei criteri generali determinati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, che includano modalità di coordinamento con lo svolgimento dei compiti istituzionali dell'autorità marittima.

4. Il presidente dell'autorità portuale esercita le competenze ad essa attribuite dagli articoli 16 e 18 e rilascia le autorizzazioni e le concessioni di cui ai medesimi articoli senza previa delibera del comitato portuale, informandone periodicamente lo stesso, quando queste abbiano durata non superiore a quattro anni.

5. Il presidente dell'autorità portuale è nominato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti tra esperti di massima e comprovata qualificazione professionale nel settore oggetto della presente legge. Il presidente della giunta regionale territorialmente competente, dando conto dell'avvenuta concertazione con i comuni, le province e le camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura territorialmente competenti, propone al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti il nominativo prescelto. L'intesa si intende raggiunta qualora, entro il termine di quarantacinque giorni dalla ricezione della proposta, non venga formulato da parte del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti un diniego espresso e motivato.

6. Nel caso di mancato raggiungimento dell'intesa di cui al comma 5, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti indica un diverso nominativo scelto tra esperti di massima e comprovata qualificazione professionale nel settore oggetto della presente legge. Qualora, anche in questo caso, non dovesse essere raggiunta l'intesa entro quarantacinque giorni dalla ricezione della proposta da parte del presidente della giunta regionale territorialmente competente, il potere di nomina è devoluto al Presidente del Consiglio dei ministri, il quale provvede, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, una volta acquisita l'intesa di cui all'articolo 8, comma 6, della legge 5 giugno 2003, n. 131.

7. La procedura di cui ai commi 5 e 6 ha inizio sei mesi prima della scadenza del mandato del presidente uscente.

8. Il presidente dell'autorità portuale rimane in carica per cinque anni e può ricoprire non più di due mandati, anche consecutivi, presso la medesima autorità portuale.

9. Fatte salve le incompatibilità sancite da leggi speciali, il mandato di presidente dell'autorità portuale è incompatibile con gli incarichi delle assemblee elettive e di governo, anche territoriale, e con qualunque altro incarico di nomina pubblica, nonché con il possesso del controllo societario, la titolarità di cariche sociali o l'assunzione di incarichi professionali in enti o società che esercitano attività portuali o marittime».

Art. 9.

(Modifiche all'articolo 9 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

1. All'articolo 9 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 2, la parola: «quadriennio», ovunque ricorra, è sostituita dalla seguente: «quinquennio»;

b) il comma 3 è sostituito dal seguente:

«*3.* È di competenza del comitato portuale:

a) l'approvazione del bilancio preventivo, delle sue variazioni e del rendiconto generale;

b) l'adozione del piano regolatore portuale;

c) l'approvazione del piano operativo triennale e le revisioni annuali;

d) la deliberazione di rilascio delle concessioni demaniali marittime e delle autorizzazioni all'esercizio di imprese portuali per una durata superiore a quattro anni;

e) l'approvazione degli indirizzi generali in materia di rilascio delle concessioni e delle autorizzazioni;

f) la determinazione, in via generale ed astratta, dei criteri di commisurazione dei canoni applicabili»;

c) dopo il comma 3 è inserito il seguente:

«*3*-bis. I componenti del comitato portuale non possono ricoprire più di due mandati consecutivi presso la medesima autorità portuale»;

d) dopo il comma 4 è inserito il seguente:

«*4*-bis. Le deliberazioni assunte dal comitato portuale sono rese pubbliche attraverso la loro pubblicazione sul sito *internet* dell'autorità portuale e con la trasmissione all'albo pretorio del comune o dei comuni della circoscrizione territoriale dell'autorità portuale, presso il quale devono essere affisse entro cinque giorni dall'approvazione e per i quindici giorni successivi».

Art. 10.

(Modifica all'articolo 10 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

1. Al comma 3 dell'articolo 10 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, la parola: «quadriennale» è sostituita dalla seguente: «quinquennale».

Art. 11.

(Modifica dell'articolo 11 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

1. L'articolo 11 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è sostituito dal seguente:

«Art. 11. - (*Collegio dei revisori dei conti*). -- *1.* Il collegio del revisori dei conti è composto da tre membri effettivi e da uno supplente nominati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, dei quali un membro effettivo, con funzioni di presidente, è designato dal Ministro dell'economia e delle finanze tra i funzionari del medesimo Ministero; i rimanenti componenti sono scelti nell'ambito dei soggetti iscritti nel registro dei revisori contabili o fra i dipendenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in possesso di specifica professionalità.

2. Il collegio dei revisori dei conti dura in carica cinque anni.

3. Il collegio dei revisori dei conti:

a) provvede al riscontro degli atti di gestione, accerta la regolare tenuta dei libri e delle scritture contabili ed effettua trimestralmente le verifiche di cassa;

b) redige una relazione sul rendiconto generale e riferisce periodicamente al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

c) assiste alle riunioni del comitato portuale con almeno uno dei suoi membri».

Art. 12.

(Introduzione dell'articolo 11- bis nella legge 28 gennaio 1994, n. 84, sui sistemi logistico-portuali)

1. Dopo l'articolo 11 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è inserito il seguente:

«Art. 11-*bis*. - (*Sistemi logistico-portuali). -- 1.* Le autorità portuali, d'intesa con le regioni, le province

ed i comuni interessati, possono costituire sistemi logistico-portuali per il coordinamento delle attività di più porti e retroporti appartenenti ad un medesimo bacino geografico o al servizio di uno stesso corridoio transeuropeo.

2. I sistemi di cui al comma 1 intervengono sugli aspetti di carattere generale di seguito definiti:

a) d'intesa con i gestori delle infrastrutture ferroviarie, sull'utilizzo delle reti ferroviarie di alimentazione ed integrazione del sistema logistico-portuale;

b) sulla promozione del traffico ferroviario «navetta» di collegamento tra porti e retroporti, che si può estendere anche alla manovra interna ai porti del sistema e che è regolata mediante bandi europei;

c) sul coordinamento dei nuovi piani regolatori portuali e comunali;

d) sulla promozione delle infrastrutture di collegamento, avendo riguardo sia ai grandi corridoi individuati in sede europea sia alle connessioni con i terminali portuali e retroportuali.

3. Nei terminali retroportuali cui fa riferimento il sistema logistico-portuale, il servizio doganale è svolto dalla medesima articolazione territoriale dell'amministrazione competente che esercita il servizio nei porti di riferimento».

Art. 13.

(Modifica dell'articolo 12 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

1. L'articolo 12 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è sostituito dal seguente:

«Art. 12. - (*Vigilanza sull'autorità portuale*). -- *1*. L'autorità portuale è sottoposta alla vigilanza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che provvede a presentare alle Camere entro il 30 giugno di ogni anno una relazione generale sulle attività delle autorità portuali, nella quale sono indicati gli interventi realizzati e i programmi attuati nell'ambito del piano operativo triennale nonché il volume annuo dei traffici effettuati.

2. Le delibere relative al bilancio di previsione, alle eventuali note di variazione e al rendiconto generale sono soggette all'approvazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, secondo le procedure previste dal regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 novembre 1998, n. 439.

3. Le delibere di adozione dei regolamenti di cui all'articolo 18, comma 11, sono soggette all'approvazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Se l'approvazione non interviene entro quarantacinque giorni dalla ricezione, le delibere sono esecutive».

Art. 14.

(Modifiche all'articolo 13 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, in materia di risorse finanziarie delle autorità portuali)

1. Al comma 1 dell'articolo 13 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) la lettera *b)* è abrogata;

b) la lettera *c)* è sostituita dalla seguente:

«*c)* dal gettito della tassa di ancoraggio e della tassa portuale sulle merci imbarcate e sbarcate di cui al regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 28 maggio 2009, n. 107, nonché di cui all'articolo 5, commi da 7-*undecies* a 7-*terdecies*, del decreto-legge 30 dicembre 2009, n. 194, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 2010, n. 25, salvo quanto previsto all'articolo 28, comma 6, della presente legge»;

c) dopo la lettera *e)* è aggiunta la seguente:

«*e*-bis) da diritti di porto».

Art. 15.

(Modifiche all'articolo 14 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, in materia di competenze dell'autorità marittima)

1. All'articolo 14 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «nonché, fermo restando quanto previsto dall'articolo 6, comma 1, lettera *a)*, il controllo e la regolamentazione tecnica, ai fini della sicurezza, delle attività esercitate negli ambiti portuali e a bordo delle navi»;

b) al comma 1-*bis*, il secondo, il terzo e il quarto periodo sono sostituiti dai seguenti: «Fatta salva, fino a disposizione contraria, la validità dei vigenti provvedimenti definitivi emanati al riguardo, l'obbligatorietà dei suddetti servizi è stabilita, su proposta della autorità marittima, d'intesa con l'autorità portuale, ove istituita, con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che ne fissa i limiti, sentite le rappresentanze nazionali unitarie dei soggetti erogatori dei servizi e degli utenti degli stessi. In caso di necessità e di urgenza l'autorità marittima, previa informazione all'autorità portuale ove istituita, può rendere temporaneamente obbligatorio l'impiego dei suddetti servizi per un periodo non superiore a trenta giorni, prorogabili una sola volta. Nei porti ricompresi nella circoscrizione territoriale di un'autorità portuale, la disciplina e l'organizzazione dei servizi tecnico-nautici di cui al presente comma sono stabilite dall'autorità marittima d'intesa con l'autorità portuale, sentite le rappresentanze unitarie dei soggetti erogatori dei servizi e degli utenti degli stessi. In difetto di intesa provvede il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. I criteri e i meccanismi di formazione delle tariffe dei servizi di pilotaggio, di rimorchio, di ormeggio e battellaggio, di cui al regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima), di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, sono stabiliti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sulla base di una istruttoria condotta dallo stesso Ministero congiuntamente al Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto, alle rappresentanze nazionali unitarie dei soggetti erogatori dei servizi e degli utenti degli stessi, nonché all'associazione maggiormente rappresentativa delle autorità portuali»;

c) il comma 1-*ter* è sostituito dai seguenti:

«*1*-ter. Le tariffe dei servizi tecnico-nautici di cui al comma 1-*bis* relative ai singoli porti sono stabilite, in ottemperanza ai criteri e meccanismi di cui al medesimo comma 1-*bis*, attraverso un'istruttoria condotta in sede ministeriale alla quale partecipano l'autorità marittima e l'autorità portuale, laddove istituita, che possono essere anche rappresentate o assistite rispettivamente dal Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto e dalla associazione maggiormente rappresentativa delle autorità portuali, nonché, in veste consultiva, le rappresentanze unitarie nazionali degli erogatori dei servizi e degli utenti degli stessi. La predetta istruttoria ministeriale termina con la conseguente proposta di variazione tariffaria avanzata dall'autorità marittima d'intesa con l'autorità portuale, laddove istituita, e sottoposta all'approvazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. In difetto di intesa ovvero in caso di mancata approvazione ministeriale, il provvedimento tariffario definitivo è adottato dall'autorità marittima su disposizioni impartite dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

1-quater. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti è autorizzato ad adottare un regolamento, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, volto ad individuare, per i porti ove già esiste il servizio di rimorchio, i parametri operativi e gestionali in presenza dei quali, ferma restando l'unicità e l'inscindibilità del servizio di rimorchio disciplinato dalla stessa concessione, è possibile introdurre una tariffa di prontezza operativa. Detti parametri devono indicare quando l'insufficienza del fatturato, comprensivo di eventuali altri ricavi di natura ricorrente, continuativa e non occasionale, debba essere considerata notevole e strutturale e quando debba considerarsi particolarmente elevato il divario tra il numero delle navi che si avvalgono del servizio di rimorchio e quelle che non se ne avvalgono. Nei porti in cui si riscontrano tali parametri, l'autorità marittima, qualora ritenga indispensabile un presidio di rimorchio, d'intesa con l'autorità portuale, ove istituita, e sentite le rappresentanze nazionali unitarie dei soggetti erogatori del servizio e degli utenti dello stesso, può introdurre, attraverso l'apertura di un'istruttoria a livello ministeriale disciplinata al sensi del comma 1-*ter*, un'apposita tariffa di prontezza operativa per le navi che scalano il porto. Il gettito complessivo di detta tariffa deve essere tale da integrare il fatturato derivante dal servizio di rimorchio, comprensivo di eventuali altri ricavi di natura ricorrente, continuativa e non occasionale, in modo da consentire il raggiungimento dell'equilibrio gestionale derivante dall'applicazione dei criteri e

meccanismi tariffari di cui al comma 1-*bis*.

1-quinquies. Ai fini della prestazione dei servizi tecnico-nautici di cui al comma 1-*bis*, per porti o per altri luoghi d'approdo o di transito delle navi si intendono le strutture di ormeggio presso le quali si svolgono operazioni di imbarco o sbarco di merci e passeggeri come banchine, moli, pontili, piattaforme, boe, torri, navi o galleggianti di stoccaggio temporaneo e punti di attracco, in qualsiasi modo realizzate anche nell'ambito di specchi acquei esterni alle difese foranee».

Art. 16.

(Modifica all'articolo 16 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

1. Al comma 4 dell'articolo 16 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è premesso il seguente periodo: «In ciascun porto l'impresa autorizzata deve esercitare direttamente l'attività per cui ha ottenuto l'autorizzazione utilizzando l'organizzazione e l'organigramma presentati in modo esclusivo in relazione alle operazioni svolte in quel porto».

Art. 17.

(Modifica dell'articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

1. L'articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è sostituito dal seguente:

«Art. 18. - (*Concessione di aree e banchine*). -- *1*. L'autorità portuale o, nei porti di categoria III, la regione o l'ente territoriale competente, compatibilmente con la necessità di riservare nell'ambito portuale spazi operativi per lo svolgimento delle operazioni portuali da parte di imprese non concessionarie, in conformità con quanto previsto dal piano regolatore, può concedere alle imprese di cui all'articolo 16, comma 3, l'occupazione e l'uso di aree demaniali e banchine.

2. È altresì sottoposta a concessione da parte dell'autorità portuale o, nei porti di categoria III, della regione o dell'ente territoriale competente, la realizzazione e la gestione di opere attinenti ad attività marittime e portuali collocate a mare, nell'ambito degli specchi acquei esterni alle difese foranee, anch'essi da considerare a tal fine ambito portuale, purché interessati dal traffico portuale e dalla prestazione dei servizi portuali, anche per la realizzazione di impianti destinati ad operazioni di imbarco e sbarco rispondenti alle funzioni proprie dello scalo marittimo.

3. Ai fini della determinazione della durata delle concessioni, l'autorità portuale o, nei porti di categoria III, la regione o l'ente territoriale competente, tiene conto del programma di investimenti del concessionario volti a valorizzare la qualità del servizi da rendere all'utenza ovvero ad assumere a proprio esclusivo carico la realizzazione di opere portuali.

4. L'atto di concessione contiene il termine, almeno biennale, per la verifica della sussistenza dei requisiti soggettivi e oggettivi e delle altre condizioni che hanno determinato il rilascio del titolo, compresa la rispondenza dell'effettivo sviluppo e della qualità del servizio reso all'utenza alle previsioni dei piani di investimento di cui all'atto di concessione. Il medesimo atto di concessione contiene altresì le modalità di definizione e approvazione degli eventuali programmi d'investimento del concessionario nella realizzazione di opere portuali, le sanzioni e le altre specifiche cause di decadenza o revoca della concessione, diverse da quelle generali previste dalle pertinenti norme del codice della navigazione.

5. Quando siano trascorsi i due terzi della durata della concessione, il concessionario che dia corso a investimenti in opere infrastrutturali e in opere o impianti di non facile rimozione ulteriori rispetto al programma di cui al comma 3 e oggetto di valutazione nella procedura di evidenza pubblica di cui al comma 7 può richiedere che la durata della concessione sia prorogata, da parte dell'autorità portuale, previa delibera del comitato portuale, acquisito il parere favorevole del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per un periodo proporzionale al rapporto fra gli ulteriori investimenti e quelli indicati nel programma di cui al comma 3 e oggetto di valutazione nella procedura di evidenza pubblica di cui al comma 7, purché non superiore a un terzo della durata inizialmente stabilita per la concessione.

6. A fronte di un programma di investimenti ulteriori il concessionario può richiedere, quando siano decorsi i due terzi della durata della concessione, che la procedura di evidenza pubblica per la riassegnazione dell'area sia anticipata rispetto alla scadenza naturale. Se la richiesta è accolta, la

procedura deve essere avviata entro sei mesi dalla richiesta.

7. L'atto di concessione è adottato all'esito di selezione effettuata tramite procedura di evidenza pubblica, nel rispetto dei princìpi europei di trasparenza, imparzialità, proporzionalità, efficienza e parità di trattamento, previe idonee forme di pubblicità.

8. È facoltà dell'autorità portuale, previa deliberazione motivata del comitato portuale, tenuto altresì conto delle previsioni del piano regolatore portuale e del piano operativo triennale, derogare alle disposizioni del comma 7 del presente articolo, con riguardo a spazi interclusi entro aree concesse ad un unico soggetto o ad esse attigue, se a giudizio dell'autorità concedente le stesse aree intercluse o attigue non siano suscettibili, trattandosi di superfici limitate in relazione alla utilizzazione prevista, di autonomo sfruttamento funzionale ovvero, nel caso in cui il piano regolatore portuale ne preveda la unitarietà di utilizzazione, di essere assegnate a diversi soggetti al fine dello svolgimento di una attività imprenditoriale autonoma e connotata da criteri di economicità. Tali aree, con le modalità e previa verifica delle condizioni predette, possono essere assegnate direttamente al soggetto concessionario delle aree ad esse attigue, previo parere del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti riguardante la sussistenza dei requisiti di cui al presente comma.

9. Le autorità portuali o, nei porti di categoria III, la regione o l'ente territoriale competente riferiscono con cadenza biennale al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in merito allo stato delle concessioni in atto e in particolare al rispetto delle condizioni poste dall'atto di concessione. Il Ministero delle infrastrutture e del trasporti, sulla base delle relazioni ricevute, effettua il monitoraggio sull'utilizzazione delle aree portuali e può emanare indirizzi generali per la migliore fruizione delle aree demaniali.

10. Le imprese che intendono partecipare alla procedura di cui al comma 7, oltre ai requisiti necessari per il rilascio dell'autorizzazione di cui all'articolo 16, comma 3, documentano anche:

a) un programma di attività, assistito da idonee garanzie anche fideiussorie, volto all'incremento dei traffici e della produttività del porto e gli eventuali investimenti programmati;

b) un organico di lavoratori adeguato in relazione al programma di attività di cui alla lettera *a)*;

c) un apparato tecnico e organizzativo adeguato, anche dal punto di vista della sicurezza, a soddisfare le esigenze di un ciclo produttivo e operativo a carattere continuativo e integrato, per conto proprio o di terzi. L'impresa richiedente, ove autorizzata, rimane comunque unica responsabile nei confronti dell'autorità portuale di interesse statale o, ove non istituita, dell'autorità competente, per il rispetto degli obblighi e degli impegni derivanti dall'autorizzazione e dalla concessione, anche relativamente alle attività appaltate.

11. L'atto di concessione indica altresì le modalità di calcolo, di rivalutazione e di versamento del relativo canone, il cui importo è parametrato in ragione della prevedibile redditività, per il concessionario, dell'area o della banchina interessata e in nessun caso può essere inferiore a quello derivante dall'applicazione della normativa nazionale in materia di concessioni di beni del demanio marittimo. Nel caso in cui sia ad esclusivo carico del concessionario la realizzazione di opere portuali, anche di grande infrastrutturazione, ovvero di strutture di difficile rimozione, l'importo del canone, ad esclusione dei casi in cui esso sia determinato nel predetto limite minimo, limitatamente alla zona interessata dalle opere, è ridotto secondo i criteri contenuti in apposito regolamento adottato dal comitato portuale. Comunque, in nessun caso l'importo del canone può, per effetto delle riduzioni, essere determinato in misura inferiore al limite minimo.

12. Se l'autorità portuale concede, ai sensi del presente articolo, aree e banchine sulle quali la stessa autorità o un precedente concessionario abbiano finanziato opere atte a valorizzare il bene demaniale, ivi compresi eventuali mezzi di movimentazione della merce, il canone non può essere soggetto alle riduzioni di cui al comma 11 ed è invece aumentato secondo criteri contenuti nell'apposito regolamento, adottato dal comitato portuale, di cui al medesimo comma 11.

13. L'impresa concessionaria esercita direttamente l'attività oggetto della concessione. All'atto del rilascio della concessione il soggetto concessionario deve indicare la struttura di controllo soggettiva.

In caso di modifica delle partecipazioni nell'ambito di tale struttura, il concessionario ha l'obbligo di preventiva informazione nei confronti dell'autorità portuale, la quale può indicare eventuali ragioni che essa ravvisi discendere sul rapporto concessionario ai fini del suo mantenimento o della sua revoca. L'autorità portuale può autorizzare l'affidamento a terzi in subconcessione di una parte limitata delle aree al fine dello svolgimento di attività secondarie, nell'ambito della stessa concessione, non coincidenti con quelle ricomprese nel ciclo delle operazioni portuali o con i servizi portuali di cui all'articolo 16, comma 1. Su motivata richiesta dell'impresa concessionaria, l'autorità concedente può comunque autorizzare l'affidamento ad altre imprese portuali, autorizzate ai sensi dell'articolo 16, dell'esercizio di alcune attività non preponderanti comprese nel ciclo operativo non coincidente con le operazioni di sbarco o imbarco ovvero lo svolgimento dei servizi portuali di cui al comma 1 del medesimo articolo 16. L'impresa autorizzata, ai sensi dell'articolo 16, a cui è affidato, previa autorizzazione dell'autorità concedente, l'esercizio di alcune attività non preponderanti comprese nel ciclo operativo, esercita pienamente il potere organizzativo e direttiva nei confronti dei lavoratori utilizzati e deve disporre delle professionalità e delle attrezzature specifiche corrispondenti alle esigenze tecniche e operative dell'attività che svolge.

14. L'autorità portuale, nell'ambito dei poteri di concessione, garantisce il rispetto del princìpi della concorrenza, in modo da escludere qualsiasi comportamento pregiudiziale per l'utenza. L'impresa concessionaria in un porto non può essere al tempo stesso concessionaria di altra area demaniale dello stesso porto, a meno che l'attività per la quale richiede una nuova concessione sia differente da quella di cui ha la concessione già assentita. È facoltà dell'autorità concedente, previa deliberazione del comitato portuale, tenuto conto delle previsioni del piano regolatore portuale e sulla base delle evoluzioni attese e dei traffici, derogare a quanto previsto al secondo periodo del presente comma, ferma restando la necessità di garantire nei porti il rispetto della concorrenza e la pluralità delle imprese operanti per le diverse tipologie di traffico.

15. Le autorità portuali, entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, adottano un regolamento che, nel rispetto delle disposizioni del presente articolo, determini criteri e condizioni per il rilascio delle concessioni e per la determinazione dei relativi canoni.

16. Le concessioni assentite in data anteriore alla data di entrata in vigore della presente disposizione restano efficaci nella loro attuale configurazione fino alla loro scadenza».

Art. 18.

(Disciplina fiscale delle entrate delle autorità portuali di interesse statale)

1. Le entrate riscosse dalle autorità portuali ai sensi dell'articolo 13 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modificazioni, ad eccezione di quelle indicate dal comma 1, lettera *e)*, del medesimo articolo, non concorrono alla formazione del reddito ai fini delle imposte sui redditi.

2. Gli atti impositivi o sanzionatori fondati sull'applicazione dell'imposta sui redditi alle entrate delle autorità portuali, di cui al comma 1, perdono efficacia e i relativi procedimenti tributari si estinguono.

Art. 19.

(Fondo per il finanziamento delle connessioni intermodali)

1. È istituito, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, un Fondo per il finanziamento degli interventi inerenti le connessioni ferroviarie e stradali con i porti ricompresi nella circoscrizione delle autorità portuali.

2. Il Fondo è alimentato da un accantonamento nella misura del 5 per cento delle risorse statali che, successivamente alla data di entrata in vigore della presente legge, sono destinate a investimenti di ANAS S.p.A. e di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. da finalizzare nell'ambito dei rispettivi contratti di programma.

3. Le modalità per l'utilizzo del Fondo di cui al comma 1 sono determinate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previa acquisizione del parere delle competenti Commissioni parlamentari.

Art. 20.

(Modifica all'articolo 1161 del codice della navigazione)

1. All'articolo 1161 del codice della navigazione, dopo il secondo comma è aggiunto il seguente:

«L'occupazione senza titolo delle aree gestite dalle autorità portuali è punita con la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 500 a euro 10.000».

1.3. Trattazione in Commissione

1.3.1. Sedute

collegamento al documento su www.senato.it

Disegni di legge
Atto Senato n. 120
XVII Legislatura

Riforma della legislazione in materia portuale
Titolo breve: *riforma legislazione portuale*

Trattazione in Commissione

Sedute di Commissione primaria

Seduta	Attività
8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) in sede referente	
N. 10 (pom.) 16 luglio 2013	Discusso congiuntamente: S.370
N. 12 (pom.) 23 luglio 2013	
N. 25 (pom.) 18 settembre 2013	Proposto ciclo di audizioni
N. 30 (ant.) 9 ottobre 2013	
N. 11 (ant.) 15 ottobre 2013 **Ufficio di Presidenza integrato dai rappresentanti dei Gruppi**	Audizioni informali
N. 12 (pom.) 15 ottobre 2013 **Ufficio di Presidenza integrato dai rappresentanti dei Gruppi**	Audizioni informali
N. 13 (pom.) 5 novembre 2013 **Ufficio di Presidenza integrato dai rappresentanti dei Gruppi**	Audizione informale
8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) (sui lavori della Commissione)	
N. 39 (ant.) 6 novembre 2013	Discusso congiuntamente: S.370
8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) in sede referente	

N. 14 (pom.) 12 novembre 2013 **Ufficio di Presidenza integrato dai rappresentanti dei Gruppi**	Discusso congiuntamente: S.370 Audizioni informali
N. 15 (pom.) 3 dicembre 2013 **Ufficio di Presidenza integrato dai rappresentanti dei Gruppi**	Audizione informale
N. 44 (pom.) 10 dicembre 2013	
N. 45 (pom.) 17 dicembre 2013	
N. 46 (pom.) 18 dicembre 2013	Adottato testo base S.370. Fissato termine per la presentazione degli emendamenti: 20 dicembre 2013 alle ore 14:00

8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) (sui lavori della Commissione)

N. 48 (pom.) 8 gennaio 2014	Discusso congiuntamente: S.370

8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) in sede referente

N. 53 (pom.) 22 gennaio 2014	Discusso congiuntamente: S.370
N. 54 (ant.) 29 gennaio 2014	
N. 55 (pom.) 29 gennaio 2014	
N. 56 (ant.) 30 gennaio 2014	
N. 75 (pom.) 2 aprile 2014	
N. 87 (pom.) 24 giugno 2014	
N. 89 (pom.) 1 luglio 2014	

8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) (sui lavori della Commissione)

N. 103 (pom.) 1 ottobre 2014	Discusso congiuntamente: S.370 Riferimento ai ddl ("Sul seguito dell'esame dei ddl S. 1167 e 953")
N. 132 (pom.) 24 marzo 2015	Pervenuta relazione tecnica su testo

1.3.2. Resoconti sommari

1.3.2.1. 8^ Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni)

1.3.2.1.1. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 10 (pom.) del 16/07/2013

collegamento al documento su www.senato.it

LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8ª)

MARTEDÌ 16 LUGLIO 2013
10ª Seduta

Presidenza del Presidente
MATTEOLI

La seduta inizia alle ore 15.

SUI LAVORI DELLA COMMISSIONE

Proposta di indagine conoscitiva sulle concessioni autostradali

Il PRESIDENTE ricorda che l'Ufficio di Presidenza integrato dai rappresentanti dei Gruppi parlamentari, in data 9 luglio 2013, ha convenuto di inserire all'ordine del giorno della Commissione l'esame della proposta di indagine conoscitiva sulle concessioni autostradali. Secondo le indicazioni emerse nell'Ufficio di Presidenza, tale proposta dovrebbe mirare a fare il punto sulla situazione attuale delle concessioni autostradali e sulle prospettive del settore, ivi comprese le ipotesi di accorpamento.

Molte concessioni sono in scadenza e, in vista del rinnovo, sarebbe quindi opportuno acquisire informazioni sugli investimenti effettuati, sulle modalità di controllo, nonché sul ruolo svolto da ANAS alla luce delle modifiche intervenute nella legislazione di settore e anche del preannunciato avvio delle procedure per l'istituzione dell'Autorità di regolazione dei trasporti.

Il programma dell'indagine potrebbe prevedere le audizioni dei seguenti soggetti: Ministero dell'economia e delle finanze, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ANAS S.p.A., AVCP, Autorità *Antitrust*, Corte dei Conti, AISCAT, Società Autostrade, eventuali altri concessionari, ANCE, AGI, Organizzazioni sindacali di settore.

Tale programma potrà naturalmente subire correzioni ed integrazioni alla luce dei rilievi e delle esigenze che emergeranno nel corso dei lavori.

Nessuno chiedendo di intervenire, il PRESIDENTE propone, quindi, che gli sia conferito mandato a richiedere al Presidente del Senato, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, l'autorizzazione allo svolgimento dell'indagine conoscitiva in titolo, secondo il programma concordato.

La Commissione conviene.

Il senatore FILIPPI (*PD*) richiama la richiesta da lui precedentemente avanzata di poter audire i Commissari straordinari del Governo preposti alla gestione delle varie opere strategiche.

Il presidente MATTEOLI si riserva di assumere le necessarie iniziative per dare corso alla suddetta richiesta.

IN SEDE CONSULTIVA

(884) ***Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra la Repubblica di Albania, la Repubblica greca e la Repubblica italiana sul progetto "Trans Adriatic Pipeline", fatto ad Atene il 13 febbraio 2013***
(Parere alla 3a Commissione. Esame. Parere favorevole)

La relatrice CARDINALI (*PD*) illustra il disegno di legge in titolo, riguardante la ratifica dell'Accordo sul Gasdotto Trans Adriatico (*Trans Adriatic Pipeline*, meglio noto con l'acronimo TAP) tra Italia, Albania e Grecia, fatto ad Atene il 13 febbraio 2013.

Per i profili di competenza dell'8a Commissione fa presente che si tratta di un progetto di interesse comunitario: il gasdotto serve infatti a trasportare il gas naturale dai giacimenti del Mar Caspio all'Europa e quindi all'Italia. L'infrastruttura ha pertanto un ruolo essenziale nella politica di diversificazione delle fonti di approvvigionamento energetico dell'Unione europea e anche del nostro Paese. Il gas trasportato dal TAP si aggancerà infatti alla rete nazionale già esistente, attraverso la quale sarà poi distribuito in Europa. Tale infrastrutture è destinata a soddisfare la domanda di gas sia attuale che futura, per la quale si prevede un aumento nei prossimi anni. Il gasdotto sarà comunque in grado di trasportare anche una maggiore quantità di gas, senza bisogno di costruire nuove strutture o posare nuovi tubi.

Per la realizzazione del progetto è stata costituita una società *ad hoc*, con sede in Svizzera, attualmente partecipata dalla società svizzera Axpo e dalla società norvegese Statoil, entrambe per il 42,5 per cento, nonché dalla società tedesca E.ON. Ruhrgas per il restante 15 per cento.

Il gasdotto è lungo circa 800 chilometri e il punto di arrivo nel nostro Paese è in Puglia. Il percorso dovrebbe essere interamente sotterraneo, in quanto sembrerebbe superata l'ipotesi iniziale di un tratto di circa 30 chilometri in superficie, notizia positiva in quanto si riduce sensibilmente l'impatto ambientale dell'opera.

Sottolinea che l'iniziativa rispetterà tutte le regole comunitarie e internazionali ed i trattati di settore. Ricorda che al momento della presentazione del disegno di legge in esame, il Consorzio Shah Deniz che gestisce il giacimento del Mar Caspio doveva ancora selezionare il gasdotto attraverso il quale trasportare il gas in Europa, selezione che doveva avvenire tra due progetti: il TAP lungo la rotta

mediterranea, e il *Trans Anatolian Pipeline* o TANAP lungo la rotta balcanica. Il 28 giugno 2013 il Consorzio ha annunciato ufficialmente di aver scelto il progetto TAP.

Passa, quindi, ad illustrare il contenuto del disegno di legge di ratifica che si compone di 4 articoli: l'articolo 1 contiene l'autorizzazione alla ratifica, l'articolo 2 detta l'ordine di esecuzione, l'articolo 3 dispone le norme di copertura finanziaria (per le spese di missione previste dall'articolo 10 dell'Accordo) e, infine, l'articolo 4 regola l'entrata in vigore.

Per quanto riguarda l'Accordo, questo a sua volta si articola in un Preambolo, in 14 Articoli ed in un'Appendice contenente un glossario dei termini, come stabilito all'articolo 1 concernente le definizioni.

L'articolo 2 sancisce i principi di collaborazione fra le Parti ed il sostegno al progetto, prevedendo che le disposizioni riguardanti il trasporto siano conformi ai dettami della libera circolazione, nonché alle norme dei Trattati internazionali di settore. Tale concetto è ribadito nel successivo articolo 3, che stabilisce che le disposizioni dell'Accordo non imporranno agli Stati partecipanti deroghe alle disposizioni obbligatorie dei Trattati comunitari, nonché del Trattato della Comunità dell'energia e del Trattato sulla Carta dell'energia.

L'articolo 4 individua i soggetti competenti per ciascun Paese (cosiddetti «enti autorizzati») a gestire le comunicazioni e gli avvisi e a coordinare tutte le attività legate all'Accordo. Per l'Italia, tale ruolo è affidato al Dipartimento per l'energia - Direzione generale per la sicurezza dell'approvvigionamento e le infrastrutture energetiche del Ministero dello sviluppo economico.

L'articolo 5 fissa poi l'obbligo per i Governi della Grecia e dell'Albania (in cui si svilupperà maggiormente il gasdotto) di siglare accordi con gli investitori del progetto.

Nell'articolo 6 si riconosce l'importanza strategica del gasdotto, impegnando le Parti ad adottare ogni provvedimento per facilitarne la realizzazione, con particolare riguardo alle autorizzazioni richieste per la sua implementazione e conduzione.

L'articolo 7 stabilisce l'impegno delle Parti a non interrompere o limitare il flusso di gas naturale attraverso il gasdotto e, quindi, ad adottare tutte le iniziative necessarie per eliminare eventuali inconvenienti e ripristinare il regolare funzionamento del progetto.

L'articolo 8 afferma la necessità di rispettare *standard* uniformi con riferimento alle normative tecniche, nonché in materia di sicurezza, ambiente, società e lavoro.

L'articolo 9 definisce l'ambito giuridico, nonché il regime fiscale applicabili, mentre l'articolo 10 istituisce una Commissione composta da due delegati per ciascuna Parte con l'incarico di monitorare il progetto, nonché il rispetto degli *standard* già richiamati.

L'articolo 11 fissa le responsabilità delle Parti per le violazioni dell'Accordo, in conformità con i principi generali del diritto internazionale.

L'articolo 12 prevede una clausola di salvaguardia, che sarebbe dovuta scattare nel caso il progetto TAP non fosse stato scelto dal Consorzio Shah Deniz (come poi è invece avvenuto), consentendo al TAP di identificare entro 24 mesi fonti alternative di approvvigionamento, con l'accordo delle Parti.

Infine, l'articolo 13 e l'articolo 14 dispongono rispettivamente in merito alla risoluzione delle controversie per via diplomatica e all'entrata in vigore dell'Accordo.

Ricorda che secondo le ipotesi, l'avvio dei lavori dovrebbe iniziare verso il 2015 e concludersi verso il 2019.

Infine, non avendo osservazioni da formulare per i profili di competenza, propone di rendere un parere favorevole.

Nessuno chiedendo di intervenire, il PRESIDENTE, verificata la presenza del prescritto numero legale, pone in votazione la proposta di parere della Relatrice, che risulta approvata.

(896) ***Conversione in legge del decreto-legge 1° luglio 2013, n. 78, recante disposizioni urgenti in materia di esecuzione della pena***

(Parere alla 2a Commissione. Esame e rinvio)

Il relatore BORIOLI (*PD*) illustra il disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 78 del 2013, che è costituito da 6 articoli e reca misure tese a fronteggiare il fenomeno del sovraffollamento carcerario e l?inadeguatezza delle strutture penitenziarie e del regime di esecuzione delle pene detentive.

Per le parti di competenza dell?8a Commissione segnala, in particolare, l?articolo 4, che amplia i compiti assegnati al Commissario straordinario del Governo per le infrastrutture carcerarie all?interno del quadro normativo fissato dal decreto del Presidente della Repubblica 3 dicembre 2012, che viene integralmente richiamato.

Per quanto concerne tale quadro normativo, ricorda che il suddetto decreto del Presidente della Repubblica ha nominato Commissario straordinario per l?anno 2013 il Prefetto Angelo Sinesio (già Commissario delegato ai sensi dell?ordinanza del Presidente del Consiglio dei ministri n. 3995 del 2012), al fine di completare gli interventi previsti dall?ordinanza del Presidente del Consiglio dei ministri n. 3861 del 2010, che affidava al Commissario delegato il compito di redigere il Piano di interventi per la realizzazione di nuove infrastrutture carcerarie e la riorganizzazione, l?adeguamento ed il potenziamento delle infrastrutture già esistenti (cosiddetto "Piano carceri"). La gestione commissariale è stata quindi successivamente prorogata da vari provvedimenti fino al decreto-legge in esame.

Ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 3 dicembre 2012, al Commissario straordinario sono stati conferiti i poteri delle amministrazioni competenti in via ordinaria in materia di edilizia carceraria (rispettivamente, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l?esecuzione delle opere edilizie, e il Ministero della giustizia per le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria). Il Commissario esercita inoltre i poteri previsti dall?articolo 17-*ter* del decreto-legge n. 195 del 2009, che ha introdotto le prime misure per l?attuazione del "Piano carceri", prevedendo un *iter* più snello per la localizzazione e l?espropriazione delle aree dove realizzare le nuove strutture. Il decreto del Presidente della Repubblica 3 dicembre 2012 ha confermato poi le risorse umane, strumentali e finanziarie (queste ultime sulla contabilità speciale n. 5421) già attribuite al Commissario delegato, assegnandogli un organico di 15 unità ed autorizzando compensi per lavoro straordinario fino a un massimo di 50 ore mensili *pro-capite*.

Per quanto concerne le disposizioni del citato articolo 4, fa presente che il comma 1 stabilisce che, nei limiti di quanto previsto dal suddetto decreto del Presidente della Repubblica 3 dicembre 2012 e fino al 31 dicembre 2014, le funzioni del Commissario straordinario del Governo per le infrastrutture carcerarie sono altresì integrate fino alla medesima scadenza con i seguenti, ulteriori compiti: programmazione dell?attività di edilizia penitenziaria; manutenzione straordinaria, ristrutturazione, completamento e ampliamento delle strutture penitenziarie esistenti; realizzazione di nuovi istituti penitenziari e di alloggi di servizio per la polizia penitenziaria, al di fuori delle aree di notevole interesse pubblico sottoposte a vincolo ai sensi dell?articolo 136 del decreto legislativo n. 42 del 2004(Codice dei beni culturali e del paesaggio); destinazione e valorizzazione dei beni immobili penitenziari anche mediante acquisizione, cessione, permuta e forme di partenariato pubblico-privato ovvero tramite la costituzione di uno o più fondi immobiliari, articolati in un sistema integrato nazionale e locale; individuazione di immobili dismessi nella disponibilità dello Stato o degli enti

pubblici territoriali e non territoriali, al fine della realizzazione di strutture carcerarie; raccordo con il capo Dipartimento dell?Amministrazione Penitenziaria e con il capo Dipartimento per la giustizia minorile.

Il comma 2 stabilisce che gli atti del Commissario straordinario, ove rientrino nelle competenze assegnate all?Agenzia del demanio, siano adottati d?intesa con la stessa Agenzia e, in base al comma 4, siano assoggettati al regime di controllo di regolarità amministrativa e contabile previsto dalla legislazione vigente.

Il comma 3 conferma in capo al Ministro della giustizia, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, l?esercizio delle funzioni di indirizzo, vigilanza e controllo sull?attività svolta dal Commissario straordinario del Governo, che a tale riguardo riferisce trimestralmente agli stessi Ministri vigilanti.

In base al comma 5, gli atti del Commissario sono adottati nei limiti delle risorse disponibili sul cap. 5421 assegnato alla contabilità speciale del medesimo Commissario.

Il comma 6 prevede che, a decorrere dall?entrata in vigore del decreto-legge in conversione, al medesimo Commissario siano attribuiti, ove necessario, i poteri derogatori contenuti nelle ordinanze del Presidente del Consiglio dei ministri nn. 3861 del 2010 ("Disposizioni urgenti di protezione civile dirette a fronteggiare la situazione di emergenza conseguente all?eccessivo affollamento degli istituti penitenziari presenti sul territorio nazionale") e 3995 del 2012 ("Ulteriori disposizioni urgenti di protezione civile dirette a fronteggiare la situazione di emergenza conseguente all?eccessivo affollamento degli istituti penitenziari presenti sul territorio nazionale"). Tali deroghe operano limitatamente alle seguenti disposizioni: legge n. 717 del 1949("Regolamento recante disciplina dei procedimenti di localizzazione delle opere di interesse statale"); decreto del Presidente della Repubblica n. 383 del 1994("Norme per l?arte negli edifici pubblici"), articolo 17 (sulle ulteriori disposizioni in materia di semplificazione dell?attività amministrativa e di snellimento dei procedimenti di decisione e di controllo) della legge n. 127 del 1997 ("Misure urgenti per lo snellimento dell?attività amministrativa e dei procedimenti di decisione e di controllo"); articoli 49 (sull?avvalimento) e 70 (sui termini di ricezione delle domande di partecipazione e di ricezione delle offerte) del decreto legislativo n. 163 del 2006(Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture).

Il comma 7 dispone che, fermo restando già previsto dal citato decreto del Presidente della Repubblica 3 dicembre 2012, al Commissario straordinario è assegnata una dotazione organica di ulteriori 15 unità, ripartite tra le varie qualifiche, ivi comprese quelle dirigenziali, secondo la pianta organica stabilita dal medesimo Commissario. Il personale proveniente dalle pubbliche amministrazioni, dalle Agenzie e dagli enti territoriali è assegnato, anche in posizione di comando o di distacco, secondo quanto previsto dai rispettivi ordinamenti, ai sensi del decreto legislativo n. 165 del 2001 ("Norme generali sull?ordinamento del lavoro concernente le amministrazioni pubbliche"), conservando lo stato giuridico e il trattamento economico in godimento con oneri a carico dell?amministrazione di appartenenza. Al fine di assicurare la piena operatività della struttura, il medesimo Commissario è altresì autorizzato a stipulare contratti a tempo determinato, nei limiti delle risorse disponibili sul capitolo 5421 assegnato alla contabilità speciale del medesimo Commissario.

Con il comma 8 si confermano poi le risorse strumentali e finanziarie già assegnate al Commissario straordinario, nonché quelle già disponibili sul capitolo 5421 assegnato alla contabilità speciale del Commissario straordinario.

Infine, il comma 9 stabilisce espressamente che, in relazione alle attività compiute in attuazione della norma, al Commissario straordinario del Governo non spetta alcun tipo di compenso.

Propone quindi di esprimere parere favorevole sul provvedimento in esame, con alcune osservazioni: poiché i nuovi poteri attribuiti dall'articolo 4 al Commissario straordinario del Governo per le infrastrutture carcerarie sono estremamente ampi (in particolare quelli recati dalla lettere *d)* ed *e)* del comma 1), ritiene opportuno prevedere che il Commissario riferisca sull'avanzamento del "Piano carceri" non soltanto trimestralmente ai Ministeri vigilanti, come previsto dall'articolo 4, comma 3, ma

anche annualmente alle Commissioni competenti di Camera e Senato.

Il presidente MATTEOLI condivide l'opportunità della osservazione del Relatore. Tale aspetto si lega alla questione più generale dell'attività svolta dai Commissari straordinari alle opere strategiche richiamati in precedenza dal senatore Filippi. In merito, ritiene senz'altro necessario che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti riferisca alla Commissione in modo che il Parlamento possa avere contezza dell'attività svolta dai Commissari straordinari. I compiti ad essi affidati sono, infatti, importanti, ma purtroppo non in tutti i casi si sono avuti risultati soddisfacenti.

Ricorda la complessità e la drammaticità del problema dell'emergenza carceraria, che non può essere purtroppo affrontato solo con le misure individuate dal provvedimento in esame, ma richiede significativi interventi in materia di edilizia. Al riguardo sottolinea le condizioni inaccettabili nelle quali si trovano a vivere non solo i detenuti, ma, spesso, gli stessi agenti di polizia penitenziaria, proprio per l'inadeguatezza delle strutture.

Il senatore CROSIO (*LN-Aut*) esprime una valutazione assai negativa sull'intero provvedimento in esame, che il suo Gruppo ha rappresentato anche nella Commissione di merito.

Sottolinea che il decreto-legge in conversione offre una soluzione inadeguata per mascherare un'emergenza che non ha eguali in Europa e che è stata più volte censurata anche dal Capo dello Stato. Per gli aspetti di competenza della Commissione, l'articolo 4 si limita solo ad aumentare i poteri e la pianta organica dei collaboratori del Commissario straordinario, ma non risolve assolutamente il problema, legato ai tempi troppo lunghi necessari per la realizzazione di nuove strutture penitenziarie.

I vari Governi negli anni passati hanno tentato invano di snellire l'*iter*, avanzando varie proposte. Ad esempio si era proposto di utilizzare lo strumento del *leasing*, ma l'ANCE si era opposta; ancora, si era tentato con la società Patrimonio S.p.A., nell'ambito della politica di dismissione dei beni demaniali, di cedere i vecchi edifici carcerari per costruirne di nuovi, ma anche questa iniziativa era fallita. Ricorda, poi, che nel giugno 2006 una mozione *bipartisan* presentata in Senato per formulare indirizzi circa la politica di dismissione del patrimonio dello Stato, non ebbe ugualmente seguito.

Segnalando, quindi, che il suo Gruppo si riserva di presentare nel merito una serie di emendamenti sul testo in Commissione Giustizia e in Aula, preannuncia un voto contrario del proprio Gruppo sulla proposta di parere del Relatore.

Il senatore PAGNONCELLI (*PdL*) esprime la propria perplessità sull'articolo 4 del provvedimento in esame, in quanto ritiene che la proroga dell'attività del Commissario straordinario non sia sufficiente a risolvere una situazione di emergenza come quella delle carceri italiane. Inoltre, il termine indicato del 31 dicembre 2014 appare troppo lontano nel tempo per impostare una corretta programmazione dell'attività.

Il PRESIDENTE invita il senatore Pagnoncelli, ove lo ritenga, a formulare una proposta di integrazione al parere del Relatore affinché la Commissione possa valutarla.

Il senatore CIOFFI (*M5S*), dopo aver richiamato incidentalmente il disegno di legge n. 884 precedentemente trattato per esprimere la contrarietà del proprio Gruppo rispetto all'intero progetto del TAP, si sofferma sul decreto-legge in esame, contestando ancora una volta la logica del ricorso reiterato al metodo dei commissariamenti, delle proroghe e delle deroghe al Codice degli appalti.

Esprime, altresì, perplessità sulle 15 unità di personale aggiuntive comandate presso il Commissario straordinario, i cui oneri restano però a carico delle amministrazioni invianti. Preannuncia, quindi, il voto contrario del proprio Gruppo sulla proposta di parere del Relatore.

Il presidente MATTEOLI, in merito agli aspetti finanziari del provvedimento, osserva che il Commissario straordinario non percepisce compensi per l'attività svolta e che le 15 unità di personale aggiuntive non comportano maggiori spese perché sono già in servizio presso la Pubblica Amministrazione. Il legislatore, al riguardo, ha solo previsto, in modo corretto, un tetto per gli straordinari effettuati, necessari trattandosi di un lavoro particolarmente gravoso.

In merito alla scelta del commissariamento, questo si era reso necessario perché, purtroppo, i due Ministeri competenti non sono riusciti nel tempo a dare attuazione al "Piano carceri" che ha subito numerosi ritardi. Per evitare di vanificare il lavoro svolto nel tempo, si è dovuto ricorrere ad una serie di proroghe successive. Ribadisce, quindi, la propria condivisione per il parere proposto dal Relatore.

Il senatore FILIPPI (*PD*) esprime apprezzamento per le precisazioni del Presidente. Solleva, però, anch'egli perplessità sulle deroghe apportate dall'articolo 4, comma 6, al Codice degli appalti: questo testo, di per sé assai complesso, ha infatti subito così tanti stravolgimenti negli ultimi tempi da risultare ormai quasi illeggibile.

Si associa, quindi, alla proposta di parere del Relatore, ritenendo opportuno che il Commissario straordinario informi il Parlamento sui risultati dell'attività svolta e preannuncia la presentazione di un apposito emendamento in tal senso.

Naturalmente, il decreto-legge in conversione non può risolvere da solo l'emergenza del sovraffolamento delle carceri, legata soprattutto al problema dei troppi detenuti in attesa di giudizio che si configura come un vero e proprio dramma umano.

Auspica, quindi, una riflessione su questo tema, per i profili di competenza della Commissione, anche per quanto concerne possibili formule innovative di reperimento degli immobili da destinare a strutture penitenziarie.

Il presidente MATTEOLI sottolinea come questo problema sia ormai annoso e censura l'istituto della carcerazione preventiva, che ha tempi troppo lunghi, come una vera e propria inciviltà giuridica. Richiama il nuovo carcere recentemente ultimato vicino a Sassari, sottolineando che purtroppo non tutte le strutture sono adeguate e offrono condizioni dignitose per i reclusi. Ritiene, quindi, indispensabile che il Parlamento si faccia carico del problema.

Dopo un intervento del senatore FILIPPI (*PD*) che ricorda la pesante situazione del carcere di Livorno, ha la parola il senatore GIBIINO (*PdL*) che, per i profili di competenza della Commissione, sottolinea come nei centri storici di molte città vi siano carceri vetuste che dovrebbero essere dismesse, per edificarne di nuove più moderne e funzionali al di fuori dei centri abitati. Questo potrebbe essere fatto in associazione tra Stato e privati utilizzando formule di permuta e prevedendo canoni di gestione ai privati che aderissero all'iniziativa. Di queste esigenze si potrebbe dare conto nel parere della Commissione.

Dopo che il presidente MATTEOLI ha ricordato che progetti di questo tipo erano stati avanzati in passato, ma si erano poi bloccati per il sopraggiungere della crisi economica, il senatore GIBIINO (*PdL*) sottolinea che, sia pure limitatamente ad alcune zone d'Italia, ora sembrerebbe esserci nuovamente la convenienza per avviare operazioni di questo tipo.

Il senatore FLORIS (*PdL*) osserva che il carcere di Sassari è stato sì completato, ma manca purtroppo il personale di polizia penitenziaria necessario per farlo funzionare. Ricorda, poi, la situazione fatiscente del carcere di Cagliari, i cui detenuti dovranno sicuramente essere trasferiti, in quanto le attuali condizioni non offrono quelle condizioni dignitose di rieducazione che il carcere dovrebbe invece consentire.

Rispondendo ad una richiesta di chiarimenti del Relatore, il senatore PAGNONCELLI (*PdL*) chiede di inserire nel parere una osservazione sulla necessità che il Commissario straordinario riferisca al Parlamento già entro il 31 dicembre 2013, per consentire un'adeguata valutazione della programmazione per il 2014.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

IN SEDE REFERENTE

(120) ***D'ALI' e GIBIINO. - Riforma della legislazione in materia portuale***
(370) ***FILIPPI ed altri. - Riforma della legislazione in materia portuale***
(Esame congiunto e rinvio)

Con riferimento ai disegni di legge in titolo, il PRESIDENTE segnala di aver nominato come relatori senatori diversi dai firmatari degli stessi e di volersi attenere, anche per il futuro, alla suddetta prassi, peraltro ormai consolidata.

Per quanto concerne i provvedimenti in esame, gli stessi sono congiunti in quanto di identico tenore. Ricorda in proposito il lungo e faticoso lavoro svolto dalla Commissione nella passata legislatura che ha condotto all'approvazione in prima lettura al Senato del relativo testo, come ben evidenziato nella documentazione predisposta dagli Uffici.

Il relatore FLORIS (*PdL*) sottolinea l'importanza strategica della materia affrontata dai disegni di legge in esame e la complessità della stessa, sulla quale sarà quindi necessario un adeguato approfondimento. Auspica in proposito il contributo di tutti quanti i Commissari, per poter addivenire all'esito migliore.

Il senatore FILIPPI (*PD*), in qualità di primo firmatario del disegno di legge n. 370, dopo aver confermato che i due disegni di legge in esame sono identici, evidenzia come la Commissione abbia sostanzialmente due possibili percorsi per l'esame. Il primo consiste nel chiedere all'Assemblea la dichiarazione di urgenza, ai sensi dell'articolo 81 del Regolamento del Senato, il che consentirebbe di velocizzare i tempi: visto l'ampio lavoro svolto nella passata legislatura, non si capirebbe la necessità di riaprire una procedura formale con dibattiti, audizioni e così via. Se anche il senatore D'Alì, in qualità di firmatario del disegno di legge n. 120, concorda, si potrebbe quindi attivare questa procedura per accelerare i tempi di riesame e inviare il disegno di legge quanto prima alla Camera.

Segnala che, attraverso contatti informali con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, si era cercato di inserire nel decreto-legge n. 69 del 2013 ("decreto del fare") una serie di norme volte a modificare il testo della legge n. 84 del 1994 coerenti con le modifiche proposte dai provvedimenti in esame, ma purtroppo tale iniziativa non ha sortito l'effetto sperato.

Qualora la procedura di urgenza non potesse essere attivata, l'altra scelta davanti alla Commissione sarebbe quella di ricominciare *ex novo* l'esame dei testi: in questo caso, si potrebbe cogliere l'occasione per una riflessione più ampia sulla materia portuale, affrontando anche quelle questioni che, nella

passata legislatura, non era stato possibile esaminare adeguatamente, come la forma giuridica da dare alle Autorità portuali, la questione delle concessioni (anche in considerazione della proposta di direttiva comunitaria presentata in materia) e il tema delle grandi attività portuali.

Il senatore D'ALI' (*PdL*) ringrazia il Presidente per l'attenzione e sollecita anch'egli l'attivazione della procedura d'urgenza *ex* articolo 81 del Regolamento del Senato. In tal modo si potrebbe concludere la prima lettura in Senato con la massima velocità consentita dagli strumenti regolamentari e accelerare conseguentemente anche la trasmissione alla Camera per la seconda lettura.

Il PRESIDENTE ricorda che, ai sensi del citato articolo 81 del Regolamento, la richiesta della dichiarazione di urgenza deve essere avanzata da almeno venti senatori entro termini precisi e sulla stessa deve comunque decidere l'Assemblea. Osserva, comunque, che il "decreto del fare" modifica alcune parti della legge n. 84 del 1994 sulle quali intervengono i provvedimenti congiunti in esame e questo potrebbe richiedere delle riformulazioni.

Il senatore D'ALI' (*PdL*) conferma di aver provveduto a depositare la richiesta della procedura di urgenza ai sensi dell'articolo 81 del Regolamento. Qualora la richiesta venga assentita, il testo congiunto potrebbe essere inviato comunque in Assemblea e, ove necessario, potrebbero poi essere stralciate eventuali parti da riformulare.

Il senatore CIOFFI (*M5S*) contesta recisamente l'approccio che sottostà alla proposta di ricorrere alla procedura di urgenza *ex* articolo 81 del Regolamento. Pur formalmente legittima, tale proposta impedirebbe a tutti quei senatori che, come il suo Gruppo, non hanno seguito i lavori nella passata legislatura, di approfondire adeguatamente un tema di enorme rilevanza, ponendoli quasi di fronte al fatto compiuto. Chiede quindi che sia, invece, assicurata a tutte le forze politiche la possibilità di un adeguato esame e spazio di discussione in merito.

Il senatore GIBIINO (*PdL*) osserva che i disegni di legge in esame, come altri provvedimenti dalla precedente legislatura, sono stati più volte discussi in passato e sarebbe quindi giusto riprenderli velocemente, evitando discussioni, audizioni e altri appesantimenti, dato che molto lavoro è stato già fatto e c'è una grande attesa da parte degli operatori del settore.

Peraltro, la procedura di urgenza non precluderebbe la possibilità di modificare il testo, soprattutto nella fase di Aula, ed è probabile che ulteriori modifiche possano essere apportate anche in seconda lettura presso la Camera dei deputati. Si dichiara, pertanto, favorevole a richiedere l'adozione della suddetta procedura.

Il senatore Maurizio ROSSI (*SCpI*) osserva che sul testo dei disegni di legge congiunti in esame esistono sensibilità molto diverse tra gli operatori del settore, divisi tra chi vorrebbe mantenere lo stesso e chi invece preferirebbe una sua radicale riscrittura. Ferma restando questa situazione, si dichiara comunque favorevole alla richiesta della dichiarazione di urgenza, per cercare di velocizzare quanto più possibile un *iter* certamente complesso.

Il PRESIDENTE in considerazione delle indicazioni emerse dal dibattito e, in particolare, della richiesta del senatore Cioffi, propone di rinviare alla prossima settimana il seguito dell'esame congiunto, per consentire a tutti i Commissari di approfondire la questione e, in particolare, di prendere contezza dell'ampio lavoro svolto nella passata legislatura, anche per quanto concerne le numerose audizioni dei vari soggetti interessati, che hanno poi condotto all'approvazione del testo all'esame.

Il senatore CIOFFI (*M5S*) si dichiara favorevole alla proposta del Presidente.

La Commissione conviene sulla proposta del Presidente e il seguito dell'esame congiunto viene, pertanto, rinviato.

La seduta termina alle ore 16,25.

1.3.2.1.2. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 12 (pom.) del 23/07/2013

collegamento al documento su www.senato.it

LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8ª)

MARTEDÌ 23 LUGLIO 2013
12ª Seduta

Presidenza del Presidente
MATTEOLI

Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti Girlanda.
Interviene, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, il professor Giovanni Pitruzzella, presidente dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato, accompagnato dall'avvocato Filippo Arena, consigliere giuridico.

La seduta inizia alle ore 14,40.

SUI LAVORI DELLA COMMISSIONE

Il PRESIDENTE informa che la Presidenza del Senato ha autorizzato lo svolgimento dell'indagine conoscitiva sulle concessioni autostradali, approvata dalla Commissione nella seduta dello scorso 16 luglio, con il relativo programma.

Al fine di definire le conseguenti attività e, più in generale, la programmazione dei lavori per le prossime settimane, propone di convocare un Ufficio di Presidenza integrato dai rappresentanti dei Gruppi parlamentari, al termine della seduta pomeridiana di domani.

In relazione alla stessa seduta pomeridiana di domani, in considerazione dei tempi ristretti a disposizione, propone altresì di rinviare lo svolgimento delle interrogazioni nn. 3-00095 e 3-00102 poste all'ordine del giorno, confermando, invece, il seguito delle comunicazioni del vice ministro dello sviluppo economico Catricalà sulle linee programmatiche nel settore delle comunicazioni.

La Commissione conviene con le proposte del Presidente.

SULLA PUBBLICITA' DEI LAVORI

Il PRESIDENTE comunica che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, è stata richiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo per l'audizione in programma e che la Presidenza del Senato ha fatto preventivamente conoscere il proprio assenso.

Poiché non vi sono osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per la procedura informativa che sta per iniziare.

PROCEDURE INFORMATIVE

Seguito dell'indagine conoscitiva sullo scorporo della rete di accesso Telecom: audizione del Presidente dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato

Il PRESIDENTE, dopo un breve indirizzo di saluto, introduce l'audizione in titolo, che dà avvio all'indagine conoscitiva sul progetto di scorporo della rete di accesso preannunciato dalla Telecom.

Il professor PITRUZZELLA richiama il comunicato stampa diramato lo scorso 30 maggio da Telecom Italia, con il quale l'azienda ha annunciato l'intenzione di procedere allo scorporo della rete di accesso, attualmente di sua proprietà, conferendo attività e risorse relative alla rete di accesso passiva e attiva in una nuova società appositamente creata (OPAC). Il nuovo soggetto dovrebbe garantire a tutti gli operatori del mercato (Telecom Italia e operatori alternativi) parità di trattamento nell'accesso alla rete fissa, secondo il modello europeo della "*Equivalence of Input*" (EoI).

Richiama le notizie su una possibile partecipazione di Cassa depositi e prestiti nel capitale della nuova società e, con riferimento al successivo comunicato stampa di Telecom emesso il 15 luglio, le incertezze sulla fattibilità del progetto adombrate dal Consiglio di amministrazione dell'azienda alla luce dei recenti provvedimenti dell'AGCOM sul progetto di societarizzazione della rete di accesso.

Nel sottolineare che, al momento, le uniche notizie sul progetto sono desumibili dai citati comunicati stampa di Telecom Italia e, quindi, sono ancora piuttosto scarne, richiama poi il quadro normativo europeo di riferimento in tema di separazione della rete di accesso, costituito dalla cosiddetta "Direttiva Accesso" che prevede la possibilità di separare la rete di accesso su imposizione delle Autorità nazionali di regolazione ovvero per una proposta volontaria da parte dell'impresa detentrice. Tali previsioni sono state recepite nell'ordinamento italiano rispettivamente con gli articoli 50-*bis* e 50-*ter* introdotti nel Codice delle comunicazioni elettroniche dal decreto legislativo n. 70 del 2012.

L'operazione proposta da Telecom rappresenta un progetto volontario di separazione ai sensi

dell'articolo 50-*ter* richiamato e, in quanto tale, è soggetta alla valutazione degli effetti di mercato della Autorità competente.

Fa quindi un'ampia disanima delle esperienze europee e internazionali di separazione della rete, con riferimento a Gran Bretagna, Nuova Zelanda, Svezia, Francia, Olanda, Polonia e Spagna e si sofferma, poi, sull'attuale configurazione di Telecom Italia. Questa è basata su un sistema di separazione funzionale della rete di accesso che, attraverso la funzione aziendale *Open Access*, fornisce i servizi di rete agli operatori alternativi e alle divisioni interne di Telecom, mediante il modello della "*Equivalence of Output*" (EoO). In sostanza, pur garantendo la parità di trattamento nei risultati, il servizio viene offerto con modalità diverse a Telecom Italia e agli operatori alternativi.

A questo proposito, ricorda che l'Autorità *Antitrust,* a seguito di un'apposita istruttoria, ha contestato a Telecom l'adozione di una serie di condotte anticoncorrenziali atte a rallentare la dinamica di crescita dei concorrenti sui mercati *retail*. In merito pende davanti al giudice amministrativo un ricorso proposto da Telecom avverso il provvedimento adottato. Nel confronto con gli altri Paesi europei, si può osservare che il graduale processo di liberalizzazione messo in atto nel settore ha determinato una riduzione della quota di mercato di Telecom, anche se tale quota continua ad essere significativamente più elevata di quella che gli altri operatori *incumbent* detengono in media in Europa.

Secondo le scarse notizie disponibili, la parte di rete scorporata dalla Telecom dovrebbe essere esclusivamente quella non replicabile dagli operatori alternativi (il cosiddetto "ultimo miglio", ossia il tratto finale che collega le singole utenze fino agli stadi di linea). Si tratta quindi di un passo in avanti verso il modello di *Equivalence of Input* che - sottolinea l'oratore - ove correttamente implementato, si configura come quello più idoneo a garantire la fornitura dei servizi all'ingrosso in maniera non discriminatoria, in quanto più trasparente e controllabile. Tale modello trova maggiore favore anche a livello europeo ed ha ricevuto la preferenza da parte della Commissione europea.

Sottolinea, tuttavia, che l'operazione così annunciata presenta una serie di nodi essenziali da sciogliere, relativi alla *governance* della nuova società, al grado di allentamento dei vincoli regolatori, ai tempi di realizzazione e ai costi dell'operazione. L'aspetto più rilevante attiene alla *governance* di OPAC: occorrono infatti regole chiare che possano garantire l'effettiva *Equivalence of Input* tra gli operatori, in modo che l'operatore dominante non possa influenzare l'attività della nuova società.

In mancanza di una decisione volontaria di Telecom di procedere ad una separazione proprietaria della rete di accesso, possono essere considerati modelli alternativi, anche alla luce delle esperienze di altri Paesi europei, al fine di assicurare l'effettiva indipendenza della nuova entità rispetto a Telecom.

Richiama poi la questione della eventuale partecipazione di Cassa depositi e prestiti al capitale di OPAC, che pone l'esigenza di valutare i possibili effetti sulla concorrenza del mercato, tenuto conto che Cassa depositi e prestiti, tramite il Fondo strategico F2I, già partecipa al capitale di Metroweb, uno dei principali operatori di rete fissa.

Si sofferma, quindi, sull'aspetto della futura regolamentazione che si lega necessariamente alla *governance*: solo una volta stabilita quest'ultima, si potrà infatti valutare se e in che misura sarà possibile liberare OPAC e Telecom dagli obblighi regolamentari vigenti, senza alterare le condizioni concorrenziali del mercato e la convenienza d'investimento per gli altri operatori. Analoga valutazione richiedono i profili attinenti ai tempi dell'operazione (almeno da 24 a 30 mesi) e i relativi costi.

Infine, lascia agli atti della Commissione un apposito documento sui temi segnalati.

Il senatore CROSIO (*LN-Aut*), dopo aver espresso il proprio apprezzamento per l'ampia relazione svolta dal professor Pitruzzella, sottolinea che la Commissione e le forze politiche in generale sono in gran parte favorevoli allo scorporo della rete proposto da Telecom. Tuttavia, appare contraddittoria e non convincente la posizione recentemente espressa dai vertici dell'azienda nel condizionare tale operazione ad un allentamento dei vincoli regolamentari. Giustamente, la relazione dell'Autorità *Antitrust* sottolinea, invece, la necessità di una *governance* chiara e di regole uguali per tutti gli operatori.

Al fine di sbloccare la situazione, auspica quindi una sollecitazione forte nei confronti di Telecom da parte della politica e delle Autorità di regolazione del mercato, ciascuna per la sua competenza.

Il senatore RANUCCI (*PD*), dopo aver a sua volta ringraziato il professor Pitruzzella, sottolinea la differenza tra la situazione italiana e quella degli altri Paesi richiamati, chiedendo quali effetti potrebbe avere sul mercato la decisione di scorporo della rete assunta da Telecom, sia per quanto riguarda l'*Equivalence of Input*, sia per quanto concerne gli investimenti sulla banda larga. Domanda, inoltre, come le decisioni recentemente assunte dall'AGCOM in materia di tariffe per l'accesso alla rete possano influire sull'operazione e sui suoi tempi di realizzazione.

Il senatore FILIPPI (*PD*) si associa agli apprezzamenti per la relazione del professor Pitruzzella, in particolare per quanto riguarda la sottolineatura dell'importanza delle regole e della *governance*. Conferma l'assenza di informazioni certe su tempi e costi effettivi dell'operazione e chiede che valore possano avere gli annunci di Telecom ai fini dell'istruttoria dell'Autorità *Antitrust*. Domanda, altresì, quali possano essere i possibili effetti della bozza di direttiva adottata dal Commissario europeo Neelie Kroes.

Auspica che l'Autorità possa sollecitare in qualche modo la Telecom a fornire indicazioni più precise sul piano industriale, finora assente, esprimendo preoccupazione per la richiesta di condizionare l'operazione di scorporo a un allentamento delle regole.

Il senatore Maurizio ROSSI (*SCpI*), nell'unirsi agli apprezzamenti per la relazione, si dichiara critico nei confronti della posizione della Telecom, sottolineando l'esigenza di avere più precisi e puntuali elementi informativi per consentire una migliore valutazione dell'iniziativa, che ha un valore decisivo per il futuro del Paese. In particolare, occorrerebbe conoscere il piano industriale dell'operazione perché l'attuale vaghezza e incertezza rischia di scoraggiare qualunque investimento.

Il senatore SONEGO (*PD*) chiede se, ad avviso dell'Autorità, le componenti della rete fissa di Telecom Italia incluse nell'operazione di scorporo siano effettivamente sufficienti a realizzare gli scopi dichiarati.

Il senatore CIOFFI (*M5S*) esprime perplessità sugli effetti per l'indipendenza di OPAC che potrebbero derivare dall'eventuale partecipazione di Cassa depositi e prestiti nel capitale, alla luce della partecipazione già detenuta in Metroweb. Osserva che, per garantire l'effettiva indipendenza della nuova dorsale di rete, o si ipotizza un modello interamente di proprietà pubblica oppure, se la proprietà di OPAC dovesse rimanere in mano a Telecom, si dovrebbero adottare regole assai stringenti di controllo.

Il presidente MATTEOLI (*PdL*) ringrazia il professor Pitruzzella per la sua ampia relazione e sottolinea che non a caso la Commissione ha ritenuto di avviare un'indagine conoscitiva sullo scorporo della rete Telecom, essendovi molti aspetti ancora da chiarire. La Commissione è favorevole all'operazione, ma occorre conoscerne i dettagli, in particolare i costi, ancora non esplicitati da Telecom.

Sottolinea l'importanza delle regole, anche alla luce delle esperienze degli altri Paesi che sono tutte diverse tra loro e non immediatamente comparabili con la situazione italiana, tranne forse quella svedese, con il modello dell' "*Equivalence of Input*".

Il professor PITRUZZELLA, dopo aver a sua volta ringraziato la Commissione per l'attenzione sui temi oggetto dell'audizione, evidenzia il ruolo dell'Autorità nella vicenda, che è di mera consulenza

tecnica, non potendo compiere scelte come quella del modello di scorporo da adottare, che spettano necessariamente solo alla politica e all'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni come soggetto regolatore del settore.

Ferma restando la contestazione già fatta dall'*Antitrust* alla Telecom per gli abusi di posizione dominante, l'Autorità potrà eventualmente intervenire nella operazione di scorporo della rete solo una volta fissate le nuove regole del settore per verificare le eventuali violazioni.

Essendo attualmente l'operazione tracciata solo a grandi linee, non appare corretto pronunciarsi in merito, anche per evitare turbative del mercato essendo Telecom una società quotata in borsa. In astratto, vari modelli di scorporo della rete possono garantire la parità di accesso, sia quello della cessione della proprietà a un soggetto terzo (l'*Equivalence of Input* preferita dalla Unione europea) sia quello che manterrebbe la proprietà della rete in capo alla Telecom, previa fissazione di adeguate regole di garanzia (*Equivalence of Output*). Ribadisce quindi l'importanza delle regole della *governance* e la necessità di acquisire maggiori elementi informativi per poter svolgere una migliore valutazione della questione.

Il PRESIDENTE ringrazia il professor Pitruzzella per il suo intervento e sottolinea che la Commissione continuerà a seguire la vicenda nell'ambito dell'indagine conoscitiva e che, ove necessario, si avvarrà ancora della preziosa competenza dell'Autorità *Antitrust* per gli aspetti di competenza.

Comunica che la documentazione consegnata sarà resa disponibile per la pubblica consultazione sulla pagina *web* della Commissione.

Infine, dichiara conclusa l'audizione odierna, rinviando ad altra seduta il seguito dell'indagine conoscitiva.

ESAME DI ATTI PREPARATORI DELLA LEGISLAZIONE COMUNITARIA

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un quadro normativo per l'accesso al mercato dei servizi portuali e la trasparenza finanziaria dei porti (n. COM (2013) 296 definitivo)

(Seguito e conclusione dell'esame, ai sensi dell'articolo 144 del Regolamento, dell'atto comunitario sottoposto al parere motivato sulla sussidiarietà. Approvazione della risoluzione: *Doc.* XVIII, n. 15)

Riprende l'esame sospeso nella seduta del 17 luglio scorso.

Il relatore FLORIS (*PdL*) illustra una proposta di risoluzione sull'atto comunitario in esame, la quale riassume gli orientamenti emersi in Commissione nella precedente seduta. In particolare, si è valutata negativamente la sussistenza dei profili di sussidiarietà e proporzionalità delle disposizioni recate dal provvedimento: tale valutazione è per di più coincidente con quella espressa dai parlamentari europei eletti in Italia che egli ha avuto modo di incontrare prima dell'odierna audizione dinanzi alla Commissione Politiche dell'Unione europea del Senato

Si è ritenuto, infatti, che la Commissione europea abbia ecceduto nella scelta dello strumento del

regolamento, atteso che le disposizioni in esame avrebbero potuto essere adottate con una direttiva ovvero con delle semplici linee di indirizzo.

Sottopone, quindi, alla valutazione della Commissione la proposta di risoluzione, che esprime un parere motivato contrario, ai sensi del Trattato di Lisbona, nonché una serie di rilievi di merito sul testo in esame. Segnala, poi, che l'ultimo periodo della risoluzione impegna il Governo a rappresentare la posizione approvata dalla Commissione in sede europea, ai sensi dell'articolo 7 della legge n. 234 del 2012: anche su tale aspetto si rimette alla decisione della Commissione.

Infine, ricorda che l'espressione del parere motivato dovrà avvenire obbligatoriamente entro il 30 luglio, mentre tale termine non è richiesto per l'espressione delle valutazioni di merito.

Il senatore GIBIINO (*PdL*) conviene sulle indicazioni fornite dal Relatore e propone di rendere quanto prima il parere motivato contenuto nella risoluzione proposta.

Il senatore FILIPPI (*PD*) concorda con la proposta di risoluzione del Relatore. In merito all'indirizzo al Governo contenuto nell'ultimo periodo, ritiene che questo possa rafforzare la posizione del Governo nei confronti dell'Unione europea, rispetto ad un testo che presenta molti aspetti critici. Ricorda che la scelta del regolamento appare eccessiva rispetto al contenuto, di carattere assai generale, e che molte norme sono suscettibili di incidere pesantemente sull'ordinamento italiano vigente: tra queste, in particolare, l'articolo 21, che prevede la possibilità della Commissione europea di intervenire anche successivamente in materia.

Il senatore Maurizio ROSSI (*SCpI*) si associa alle considerazioni espresse dal Relatore e auspica che la Commissione possa rendere il parere motivato entro la settimana.

Il PRESIDENTE sottolinea che la proposta di risoluzione illustrata dal Relatore rispecchia l'opinione generale della Commissione e anche, in gran parte, la posizione del Governo, come tratteggiata nella relazione tecnica sul provvedimento in esame.

Chiede, comunque, al sottosegretario Girlanda di palesare la propria opinione sulla risoluzione, con particolare riguardo all'atto di indirizzo al Governo contenuto nell'ultimo periodo.

Ove la Commissione concordi, la proposta di risoluzione potrebbe anche essere posta in votazione nella seduta odierna.

Il sottosegretario GIRLANDA, dopo aver richiamato il contenuto e lo scopo del provvedimento in esame, come proposto dalla Commissione europea, osserva che lo stesso ha suscitato una serie di considerazioni da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

In particolare, per quanto concerne la scelta dello strumento giuridico, il regolamento, caratterizzato da scarsissima flessibilità, non sembra essere la soluzione più idonea per operare la regolazione dell'accesso al mercato dei servizi portuali che, per le profonde distinzioni tra i diversi sistemi portuali presenti nell'Unione europea, non si presta molto alla definizione di un modello organizzativo unico, ma richiederebbe uno strumento più flessibile e più rispettoso del cosiddetto principio di sussidiarietà e proporzionalità che dovrebbe caratterizzare le norme europee, evitando che si vadano a produrre effetti distorsivi e controproducenti sul funzionamento delle economie e delle infrastrutture dei territori coinvolti.

Sul piano dei contenuti sostanziali che si intenderebbe introdurre con la citata proposta, evidenzia che le attività oggetto della regolamentazione sono in gran parte disomogenee sia per l'impatto economico sul costo complessivo sostenuto dall'utente portuale che scala il porto, sia per la svariata tipologia delle attività che intenderebbe regolamentare, di tipo commerciale, di tipo infrastrutturale e di tutela ambientale, nonché di tipo tecnico nautico per la sicurezza della navigazione e degli approdi.

Rileva altresì con preoccupazione che l'elemento sicurezza e le relative funzioni svolte dalle pubbliche autorità sono quasi del tutto assenti nel testo. La peculiarità degli scali italiani, invece, generalmente inseriti in contesti urbani densamente abitati, richiede invece la massima attenzione ai profili di sicurezza e di salvaguardia ambientali, temi che il regolamento tratta solo in via marginale basandosi per lo più sulla valorizzazione degli aspetti commerciali degli assetti portuali. Di conseguenza, nel provvedimento dovrebbero essere adeguatamente valorizzate, oltre alle finalità tendenti a migliorare le condizioni di mercato, quelle relative alle ricerca delle migliori condizioni di sicurezza in cui il servizio è prestato.

Qualora, peraltro, si dovesse assolutamente ritenere necessario un intervento comunitario sulla materia, sarebbe più rispondente alle innegabili esigenze di adattabilità il ricorso a strumenti normativi di *soft law* (ad esempio la direttiva), evitando nel contempo riferimenti così stringenti alla rete TEN-T che la Commissione pone in evidenza proprio per motivare l'intervento comunitario e la scelta dello strumento regolamentare.

Il PRESIDENTE, rilevando che la posizione del Governo conferma sostanzialmente le indicazioni contenuti nella proposta di risoluzione illustrata dal Relatore, verificata la presenza del prescritto numero legale, pone in votazione la proposta stessa (pubblicata in allegato) che risulta, infine, approvata.

IN SEDE REFERENTE

(120) ***D'ALI' e GIBIINO. - Riforma della legislazione in materia portuale***
(370) ***FILIPPI ed altri. - Riforma della legislazione in materia portuale***
(Seguito dell'esame congiunto e rinvio)

Riprende l'esame congiunto sospeso nella seduta del 16 luglio scorso.

Il relatore FLORIS (*PdL*), richiamando le considerazioni già svolte nella precedente seduta e riservandosi di intervenire in maniera più puntuale sulle questioni di merito dei provvedimenti all'esame, osserva la necessità di chiarire preliminarmente se la Commissione condivida o meno l'intenzione, preannunciata dai firmatari dei disegni di legge, di chiedere la dichiarazione di urgenza ai sensi dell'articolo 81 del Regolamento. Tale scelta procedimentale è infatti suscettibile di incidere notevolmente sul prosieguo dell'*iter*: occorre, altresì, chiarire se si intende presentare in Aula il testo degli identici disegni di legge senza modifiche o se, viceversa, si intende cambiarlo in Commissione, tenuto anche conto che alcune delle norme della legge n. 84 del 1994 sulle quali il testo interviene sono state nel frattempo modificate dal "decreto del fare" in discussione alla Camera dei deputati.

Il PRESIDENTE ricorda la procedura prevista dall'articolo 81 del Regolamento, sottolineando che la dichiarazione di urgenza deve essere preliminarmente deliberata dall'Assemblea.

Il senatore Maurizio ROSSI (*SCpI*) sottolinea che alcune categorie del settore portuale, tra le quali in particolare l'Assoporti, hanno espresso una serie di rilievi critici sul testo dei provvedimenti in esame.

Anche per tenere conto di queste riserve, sarebbe preferibile non adottare la procedura d'urgenza ai sensi dell'articolo 81 del Regolamento e procedere preliminarmente, sia pure in tempi il più possibile brevi, ad ascoltare le ragioni delle suddette categorie.

Il senatore CIOFFI (*M5S*) si dichiara contrario, anche a nome del suo Gruppo, all'eventuale adozione della procedura d'urgenza: limitando al massimo i tempi, ritiene comunque opportuno sentire le ragioni dei soggetti interessati, per poi procedere speditamente all'esame dei disegni di legge.

Il senatore ARACRI (*PdL*) crede opportuno procedere senza indugi con la dichiarazione d'urgenza per assicurare un *iter* spedito dei provvedimenti in esame, segnalando in caso contrario il pericolo di bloccare ancora una volta qualsiasi tentativo di riforma in una materia così delicata.

Il senatore FILIPPI (*PD*), in qualità di primo firmatario del disegno di legge n. 370, dichiara fin d'ora la sua intenzione di presentare eventuali emendamenti per migliorare il testo in esame, ma nel contempo rinnova l'invito ad adottare la dichiarazione d'urgenza per consentire un più rapido *iter*.

Il senatore GIBIINO (*PdL*) si dichiara anch'egli favorevole alla richiesta della dichiarazione d'urgenza, fatta salva sempre la possibilità di presentare emendamenti per correggere eventuali aspetti del testo. Sottolinea come, sia pure nella diversità di opinioni, gli operatori del settore attendano da tempo questo riforma.

Il PRESIDENTE ricorda che il testo in esame, approvato dal Senato alla fine della scorsa legislatura, rappresentava una mediazione tra le varie proposte allora esaminate: senza stravolgere la legge n. 84 del 1994, si era voluto apportare una serie di correttivi ritenuti essenziali. Per tali ragioni, ritiene necessario procedere quanto prima all'esame dei due provvedimenti: se si intende chiedere la dichiarazione d'urgenza, qualora la Commissione convenga, non ha nulla da eccepire. Tuttavia, ove non si intenda procedere in tal senso, non si dovrebbe però neanche riprendere da capo l'intero *iter*, in particolare tutte le audizioni, in considerazione dell'ampio e corposo lavoro fatto nella scorsa legislatura che ha fornito elementi più che sufficienti.

Quanto alle critiche formulate in particolare dall'Assoporti, tale posizione è rispettabile ma non rispecchia necessariamente quella di tutti gli operatori del settore, molti dei quali sono invece a favore dei provvedimenti.

Il senatore Maurizio ROSSI (*SCpI*) precisa di non voler rallentare inutilmente l'*iter* di esame dei provvedimenti, ma di ritenere comunque opportuno ascoltare le ragioni delle parti interessate, sia pure di quelle più rappresentative.

Il PRESIDENTE ribadisce che il testo in esame rappresenta già una mediazione tra il disegno di legge presentato dal Governo nella scorsa legislatura e quelli di iniziativa parlamentare esaminati dalla Commissione e che all'epoca furono sentite più volte tutte le parti interessate.

Il senatore FILIPPI (*PD*) conferma il lavoro ampio e condiviso svolto dalla Commissione nella passata legislatura sul testo in esame. La procedura d'urgenza è un modo per accelerare i tempi e non vanificare il lavoro già fatto. Fermo restando che si può sempre aprire un dibattito più ampio sull'assetto complessivo da dare al settore portuale, ricorda che il testo in discussione intende principalmente dare risposta ad alcuni aspetti ormai superati della legge n. 84, quali l'autonomia finanziaria delle Autorità portuali, gli strumenti di *governance*, le procedure per l'approvazione dei piani regolatori portuali, i dragaggi e il ruolo dei presidenti delle Autorità portuali.

Il seguito dell'esame congiunto viene quindi rinviato.

La seduta termina alle ore 16,30.

RISOLUZIONE APPROVATA DALLA COMMISSIONE SULL'ATTO COMUNITARIO N. COM (2013) 296 definitivo SOTTOPOSTO AL PARERE MOTIVATO SULLA SUSSIDIARIETA' (*Doc.* XVIII, n. 15)

L'8a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni), esaminato, ai sensi dell'articolo 144 del Regolamento, l'atto comunitario COM(2013) 296 definitivo sottoposto al parere motivato sulla sussidiarietà, recante la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un quadro normativo per l'accesso al mercato dei servizi portuali e la trasparenza finanziaria dei porti,

- tenuto conto che, secondo quanto precisato nella stessa proposta, essa si iscrive nella strategia annunciata dalla Commissione europea il 28 marzo 2011, nel Libro bianco «Tabella di marcia verso uno spazio unico dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile» (COM(2011) 144 def.) e che costituisce una delle azioni principali dell?Atto per il mercato unico II- Insieme per una nuova crescita (COM(2012) 573 def.), che richiama l?esigenza di infrastrutture ben collegate, di servizi portuali efficienti e della trasparenza sul finanziamento dei porti;

- preso atto che la Commissione europea individua la necessità dell?intervento nei bassi livelli di qualità dei servizi portuali, nella *governance* inefficace e nella conseguente scarsa attrattività del settore per gli investitori, richiamando come base giuridica per la scelta dello strumento del regolamento l?articolo 100, paragrafo 2, del Trattato sul funzionamento dell?Unione europea;

- rilevato che il provvedimento si applica ai porti marittimi della rete transeuropea di trasporto (TEN-T), salva la facoltà degli Stati membri di estenderlo ad altri porti marittimi;

- considerato che i porti europei TEN-T presentano profonde differenze di carattere organizzativo e strutturale, non solo tra i diversi Paesi ma anche al loro interno, che sono il prodotto di una complessa serie di fattori geografici, storici, culturali, economici e sociali;

- tenuto conto che la proposta di regolamento delinea un modello uniforme di organizzazione portuale tendenzialmente rigido, suscettibile di incidere profondamente sull?attuale assetto organizzativo e sul funzionamento dei diversi porti europei della rete TEN-T;

- valutata la relazione tecnica sulla proposta in oggetto, trasmessa dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Direzione generale per i porti, ai sensi dell?articolo 6, comma 4, della legge 24 dicembre 2012, n. 234;

- considerate, altresì, le osservazioni rese dalla Commissione politiche dell'Unione europea,

esprime parere motivato contrario, ai sensi del protocollo n. 2 al Trattato sul funzionamento dell?Unione europea, per non conformità ai princìpi di sussidiarietà e di proporzionalità in base alle

seguenti motivazioni:

a) violazione del principio di sussidiarietà: l?adozione della proposta di regolamento in esame si configura come un?azione:

non necessaria: la materia oggetto della proposta, ossia la regolazione dell?accesso al mercato dei servizi portuali, si presta difficilmente alla definizione di un modello organizzativo unico da applicarsi in tutti i porti europei. La stessa relazione illustrativa della proposta di regolamento riconosce del resto che in Europa «il settore portuale è molto eterogeneo e caratterizzato da una grande diversità per quanto riguarda tipologia e organizzazione», sottolineando che il regolamento in discussione intende rispettare tale diversità e «non ha l?obiettivo di proporre un modello uniforme per i porti». Tale assunto appare però in contraddizione con la scelta dello strumento del regolamento che, essendo immediatamente esecutivo e vincolato nella sua applicazione, non consente di graduare a sufficienza l?intervento normativo per tenere in giusta considerazione le notevoli differenze esistenti a livello operativo e strutturale tra i vari sistemi portuali dell?Unione europea.
Senza questi margini di flessibilità, la nuova disciplina proposta dal regolamento rischia di introdurre effetti distorsivi e controproducenti sul funzionamento delle economie e delle infrastrutture dei territori coinvolti, sia tra gli Stati membri dell?Unione europea, sia all?interno dei singoli Stati. Occorre infatti ricordare che anche tra i porti della rete TEN-T ai quali la proposta normativa si rivolge esistono significative differenze in termini di dimensioni e di rilevanza dal punto di vista della concorrenza a livello dell?Unione e nazionale.

Tali aspetti potrebbero essere sicuramente meglio regolati a livello nazionale o comunque mediante strumenti normativi di «legislazione morbida» (*soft law*)che lascino un maggior grado di adattabilità alle autorità dei singoli Stati membri. A ciò si aggiunge il fatto che, nella maggior parte dei casi, gli ordinamenti portuali nazionali si conformano già ai principi generali dell?ordinamento dell?Unione, e l?ordinamento italiano è anzi uno dei più rispettosi da questo punto di vista.
Di conseguenza, la proposta di regolamento in esame appare eccessiva e non necessaria, in quanto sarebbe stato sufficiente ? e anche più aderente agli obiettivi auspicati dalla Commissione europea ? individuare una serie di principi generali applicabili alle differenti legislazioni degli Stati membri attraverso l?emanazione di linee-guida o, al massimo, di una direttiva (qual è del resto, sostanzialmente, l?intervento proposto);

non necessariamente foriera di un valore aggiunto al livello dell?Unione europea: è discutibile che l?adozione del modello organizzativo previsto dallo schema di regolamento in esame sia di per sé in grado di realizzare, in maniera più efficace di quanto potrebbero fare gli interventi dei singoli Stati membri, gli obiettivi di maggiore competitività, efficienza e trasparenza indicati per i porti della rete TEN-T. Tali condizioni sono infatti fortemente influenzate dalle differenti caratteristiche operative e strutturali dei vari porti europei, i quali sono inoltre gestiti spesso da autorità pubbliche, anche a carattere regionale o locale. Tali peculiarità non sarebbero eliminate con la mera imposizione di un modello rigidamente uniforme, che anzi, senza i necessari adattamenti, potrebbe accentuare le differenze esistenti, creando una serie di distorsioni e di vantaggi competitivi impropri a favore di certi Paesi o di certi porti.
Viceversa, come già ricordato, l?adozione di strumenti normativi quali linee-guida o direttive, che offrano maggiore flessibilità ai Paesi membri ? sia pure entro limiti ragionevoli e all?interno di una cornice legislativa generale ?, consentirebbe di gestire meglio le peculiarità delle varie realtà nazionali e locali e di conseguire in modo più equilibrato ed efficace gli obiettivi auspicati. A tal fine, sarebbe utile per gli Stati membri disporre anche di un più congruo periodo di adattamento alla nuova disciplina, in quanto il termine del 1º luglio 2015 previsto dall?articolo 25 della proposta di regolamento in esame per la sua applicazione appare invero troppo esiguo, ove si considerino le differenti condizioni di partenza degli ordinamenti portuali interessati.

Infine, per quanto concerne la base giuridica della proposta, non risulta del tutto convincente il richiamo agli articoli 58, 90 e 100 del Trattato sul funzionamento dell?Unione europea per dimostrare la conformità della proposta in esame al principio di sussidiarietà. Il paragrafo 3.3 della relazione illustrativa del provvedimento, infatti, afferma che tali articoli «estendono ai porti gli obiettivi di un autentico mercato interno nel contesto della politica comune dei trasporti». Queste norme tuttavia si riferiscono alla liberalizzazione dei servizi di trasporto marittimo, che non rientrano nella proposta di regolamento e disciplinano l?attività dei vettori marittimi piuttosto che quella degli operatori portuali. Esse quindi non appaiono direttamente applicabili al settore dei servizi portuali, che ricade solo in parte nel settore dei trasporti, atteso che, chiaramente, non tutte le operazioni che avvengono nei porti sono riconducibili alle attività di trasporto in quanto tali. In ogni caso, giova ricordare che, in base all?articolo 59 del Trattato, «per realizzare la liberalizzazione di un determinato servizio, il Parlamento europeo e il Consiglio, deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria e previa consultazione del Comitato economico e sociale, stabiliscono direttive».
Da questo punto di vista, pertanto, la proposta non appare conforme al principio di sussidiarietà, sia nell?aspetto riguardante il parametro della «necessità» ? in quanto gli obiettivi indicati potrebbero conseguirsi in modo più coerente ed efficace con un intervento legislativo degli Stati membri, nel quadro di principi generali stabiliti da linee-guida ovvero da una direttiva ? sia nell?aspetto riguardante il parametro del «valore aggiunto UE», che non si può ritenere sussistente perché, stante la grande diversificazione strutturale e funzionale dei porti europei, la rigida applicazione agli stessi di un modello organizzativo uniforme proposta dal regolamento in esame non è sufficiente a garantire condizioni di maggiore concorrenza, efficienza e trasparenza, ma può al contrario determinare forti distorsioni nel funzionamento delle varie realtà portuali;

b) violazione del principio di proporzionalità: per gli stessi motivi richiamati in precedenza, deve ritenersi che lo schema di regolamento in oggetto superi i limiti di quanto necessario per il raggiungimento degli obiettivi prefissati. Infatti, anche se per ipotesi si convenisse sull?opportunità di un intervento legislativo dell?Unione, lo strumento del regolamento appare eccessivo, in quanto ? come più volte osservato ? le stesse finalità potrebbero essere realizzate con il ricorso a strumenti di «legislazione morbida» o *soft law* (quali linee guida o direttive). Tale convinzione è rafforzata dalla constatazione che il provvedimento detta perlopiù principi generali (seppure di grande rilievo per il settore portuale) per il cui efficace recepimento negli ordinamenti nazionali non sembra necessaria l?adozione di uno strumento tendenzialmente rigido come quello regolamentare.
Il paragrafo 3.4 della relazione illustrativa della proposta afferma che la stessa è conforme al principio di proporzionalità perché, riguardando esclusivamente i porti marittimi della TEN-T, «evita di imporre norme inutili ai porti di dimensioni molto ridotte che non svolgono un ruolo significativo nel sistema europeo dei trasporti». Tale affermazione, pur formalmente corretta, non è però interamente convincente, perché anche all?interno della rete TEN-T esistono, accanto a porti di grande rilevanza, anche realtà assai meno significative dal punto di vista della concorrenza, sia essa a livello dell?Unione o nazionale, per le quali le norme proposte potrebbero risultare eccessive.
Inoltre, la proposta in esame non appare conforme al principio di proporzionalità relativamente al potere conferito alla Commissione europea, in base all?articolo 21, di adottare atti delegati nelle materie indicate dall?articolo 14, comma 5 (classificazione comune di imbarcazioni, carburanti e tipi di operazioni e relativi principi di fissazione dei diritti d?uso delle infrastrutture portuali). Pur con alcune garanzie procedimentali per gli Stati membri, infatti, tale potere risulta eccessivamente ampio e rischia di accentrare presso la Commissione compiti appartenenti alla sovranità degli Stati membri, con una procedura che ? come osservato nella relazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ? «non appare del tutto rispettosa delle prerogative dei vari attori del processo decisionale e normativo come configurato dai Trattati».

Infine, con riferimento ai profili di merito della proposta di regolamento, che rilevano nell?ambito del

dialogo politico con le istituzioni dell?Unione, la Commissione formula, per quanto di competenza, le seguenti osservazioni:

- si rilevano problemi interpretativi e di certezza del diritto relativamente ai cosiddetti «servizi di movimentazione della merce» - ai quali non si applica il Capo II dello schema di regolamento in materia di accesso al mercato - che andrebbero meglio precisati, in quanto la definizione contenuta dall?articolo 2 della proposta di regolamento differisce da quella in uso nell?ordinamento italiano. Tale circostanza, unitamente al rinvio alle disposizioni della futura direttiva sulle concessioni di lavori e di servizi ed al riferimento della proposta ai soli porti della rete TEN-T (pur estensibile agli altri porti da ciascuno Stato membro), determina una disciplina frammentata e diversificata per i diversi segmenti del ciclo portuale ed una limitata omogeneità, chiarezza e certezza della regolamentazione applicabile, nonché, forse, qualche possibile alterazione competitiva tra porti appartenenti o meno alla predetta rete.
- come già segnalato e come affermato anche nella relazione del Ministero, perplessità sussistono anche in ordine all?assoluta coerenza ed alla particolare efficacia in termini funzionali dell?estensione della proposta normativa in esame a tutti i porti della rete TEN-T, tra i quali rientrano porti di notevole rilievo, ma anche realtà portuali sicuramente molto meno significative dal punto di vista della concorrenza a livello nazionale o dell?Unione;
- nella proposta sono quasi del tutto assenti gli aspetti della sicurezza e i relativi compiti affidati alle pubbliche autorità. Ciò desta notevoli perplessità, trattandosi di funzioni di preminente interesse pubblico, la cui espressa menzione si ritiene invece imprescindibile: in particolare, le esigenze di tutela della sicurezza della navigazione in ambito portuale dovrebbero essere ricomprese tra le ragioni che consentono alle pubbliche autorità di limitare il numero di prestatori di servizi portuali e di conferire diritti esclusivi per la salvaguardia di tale interesse pubblico;
- si rileva la necessità di chiarire l?effettiva portata degli articoli in materia di trasparenza finanziaria di cui al Capo III del testo in esame, che possono avere notevoli ripercussioni sul vigente ordinamento italiano. Si ricorda in particolare che la Commissione europea ha più volte assunto l?orientamento di considerare aiuti di Stato i trasferimenti di risorse pubbliche alle Autorità portuali italiane per la realizzazione di infrastrutture portuali (che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sottolinea essere «trasferimenti tra Amministrazioni pubbliche per realizzare opere sul demanio dello Stato, che ad esso restano nella sua veste di «proprietario» dei beni pubblici»). Occorre quindi ribadire che tali trasferimenti non sono di per sé aiuti e non comportano vantaggi competitivi per l?Autorità portuale, la quale non opera in Italia come impresa;
- in maniera analoga, occorre approfondire gli effetti del regolamento in esame sul nostro ordinamento là dove qualifica come «corrispettivi» sia le tariffe pagate dall?utenza per i servizi resi da specifici prestatori all?interno del porto sia il «corrispettivo» per l?utilizzo delle infrastrutture portuali. Tale equiparazione non tiene conto del fatto che, in vari ordinamenti europei (ad esempio in Italia e in Spagna), i diritti per l?uso delle infrastrutture portuali sono configurati come una forma di tassazione vera e propria, facente capo, quindi, ad un potere impositivo di carattere statuale;
- le norme del regolamento sull?organizzazione istituzionale di gestione dei porti non sembrano tenere in adeguata considerazione l?assetto assai diversificato esistente nei vari Stati membri e potrebbero comportare problemi di tipo interpretativo e applicativo, per i quali sarebbe forse opportuno un ripensamento da parte della Commissione europea. In particolare, per quanto riguarda l?ordinamento italiano:

l?ente di gestione del porto, cui il regolamento attribuisce in esclusiva i compiti di amministrazione e gestione delle infrastrutture e dei servizi portuali, coincide in larga parte con l?Autorità portuale italiana, ma non tiene conto delle funzioni di vigilanza tecnica e di sicurezza della navigazione svolte in Italia dall?Autorità marittima;

per quanto concerne la previsione di un Comitato degli utenti portuali, questo è concepito in maniera molto ampia, andando oltre la composizione dei Comitati portuali previsti nella legislazione italiana e, in tal senso, andando in controtendenza rispetto all?orientamento emerso in sede di riforma della legge

n. 84 del 1994, volto ad un ridimensionamento del Comitato portuale, al fine di rendere più manageriale l?azione del Presidente dell?Autorità portuale e snellire i relativi percorsi burocratici e procedurali;
analoghe perplessità suscita la previsione degli organismi indipendenti di vigilanza, che rischia di appesantire i processi di verifica e controllo già presenti nell?ordinamento italiano (vigilanza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell?economia e delle finanze, controlli dei revisori dei conti e della Corte dei Conti, eventuali interventi di Organismi indipendenti) senza apportare un chiaro vantaggio rispetto alla situazione attuale.

Il presente atto è da intendersi anche quale atto di indirizzo al Governo ai sensi dell?articolo 7 della legge 24 dicembre 2012, n. 234.

1.3.2.1.3. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 25 (pom.) del 18/09/2013

collegamento al documento su www.senato.it

LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8ª)

MERCOLEDÌ 18 SETTEMBRE 2013
25ª Seduta (pomeridiana)

Presidenza del Presidente
MATTEOLI

Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti Girlanda.

La seduta inizia alle ore 14,40.

SUI LAVORI DELLA COMMISSIONE

Il senatore Stefano ESPOSITO (*PD*) informa che Alitalia ha recentemente inviato una comunicazione ai comandanti e ai primi ufficiali di base presso l'aeroporto di Torino Caselle, preannunciando la decisione di abbandonare prossimamente l'aeroporto e chiedendo quindi loro di indicare le nuove destinazioni di preferenza. Un'uguale comunicazione sarà inviata anche agli assistenti di volo, per i quali è comunque sufficiente un preavviso di sole ventiquattr'ore.

Considera tale fatto gravissimo, in quanto Alitalia sta abbandonando uno dei principali scali nazionali, sopprimendo i relativi collegamenti. Si tratta di una politica inaccettabile da parte della compagnia di bandiera, che coinvolge purtroppo anche altri aeroporti del territorio nazionale.

Sollecita, in proposito, un interessamento diretto della Commissione con la convocazione immediata in audizione dei soggetti competenti, ovvero del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, dell'amministratore delegato di Alitalia e dell'amministratore delegato di SAGAT S.p.A. (la società che gestisce l'aeroporto di Torino), affinché possano riferire sull'argomento.

Il presidente MATTEOLI informa di avere già preso contatti con l'amministratore delegato di Alitalia Del Torchio, su richiesta di alcuni senatori della Commissione, per organizzare un'audizione. L'amministratore delegato, nel confermare la sua piena disponibilità a incontrare la Commissione, ha

però chiesto di poter posticipare l'audizione, anche in considerazione degli impegni legati all'imminente riunione del Consiglio di amministrazione della società. Poiché in quella stessa riunione saranno prese decisioni concernenti anche alcune delle questioni che i senatori della Commissione presumibilmente intendono sottoporre al dottor Del Torchio, egli ritiene ragionevole rinviare l'audizione. Nel frattempo si farà carico di verificare la possibilità di ascoltare in tempi brevi, sulle questioni poste dal senatore Stefano Esposito, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e l'amministratore delegato di SAGAT S.p.A.

PROCEDURE INFORMATIVE

Interrogazioni.

Il sottosegretario GIRLANDA risponde all'interrogazione n. 3-00103 del senatore Margiotta, facendo presente innanzitutto che gli Eurostar Roma-Potenza-Taranto (e viceversa), effettuati sino a dicembre 2010, presentavano da tempo un rapporto costi/ricavi negativo, a causa di una forte diminuzione della frequentazione, con perdite rilevanti per il gestore ferroviario; pertanto, al fine di mantenere attivo il servizio sulla suddetta relazione, d?intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con l?orario in vigore dal 12 dicembre 2010, sono stati trasformati in Intercity e inseriti nel Contratto di Servizio 2009-2014, stipulato tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ministero dell?economia e delle finanze e Trenitalia.

I treni oggetto del suddetto Contratto, infatti, non risultano economicamente sostenibili da parte di Trenitalia e, pertanto, i Ministeri contraenti, nell?ambito delle risorse di cui dispongono, erogano corrispettivi in coerenza con quanto stabilito nel Piano economico-finanziario inserito nel Contratto stesso.

Relativamente poi ai rilievi avanzati dal senatore Margiotta in ordine alla qualità del servizio sulla direttrice Roma-Potenza, sia per quanto riguarda i ritardi, sia per quanto concerne la qualità delle carrozze e delle motrici dei treni, fa presente che i diversi rotabili vengono impiegati da Trenitalia indistintamente su tutta la rete nazionale, tenendo conto, in particolare, delle caratteristiche dell?infrastruttura su cui sono destinati a circolare e della tipologia del servizio da svolgere.

Peraltro, tutto il materiale utilizzato da Trenitalia nei servizi di trasporto che interessano la direttrice Roma-Potenza-Taranto, è conforme ai requisiti di qualità e sicurezza previsti dalla normativa vigente e regolarmente sottoposto ad operazioni di manutenzione programmata.

Il servizio *Intercity* oggetto dell'interrogazione viene svolto da convogli allestiti con vetture del tipo "Frecciabianca" e con le nuove carrozze *Intercity* della serie 270, che sono tra le più recenti messe in esercizio, dopo un processo di riqualificazione degli impianti e degli arredi.

Per quanto riguarda la coppia di IC 700/707 Taranto-Roma (e viceversa), il Gruppo Ferrovie dello Stato ha comunicato che, effettivamente, di recente si sono verificati alcuni episodi di malfunzionamento, dipendenti essenzialmente dalla prima fase di rodaggio della messa in esercizio del materiale rotabile. Per superare tali inconvenienti, sono stati necessari alcuni interventi di natura tecnica, attualmente in corso, che consentiranno progressivamente il ripristino della piena efficienza di tali macchine, migliorando sia il livello di *comfort* che la regolarità e puntualità del servizio.

Per quanto riguarda, invece, la coppia di IC 701/702 Roma-Taranto (e viceversa), la puntualità, dopo il periodo iniziale di "rodaggio", è in via di miglioramento.

Più in generale, sul tema della puntualità dei servizi dei collegamenti inseriti nel Contratto di servizio per la media e lunga percorrenza, fa presente che, ai sensi del suddetto Contratto, la puntualità rientra tra gli indicatori di qualità in base ai quali il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti decide l'incremento delle tariffe dei servizi e, in caso di mancato rispetto degli impegni contrattuali, l'applicazione di penali che vanno poi a ridurre l?ammontare delle risorse da versare all?impresa ferroviaria.

Peraltro, per il primo semestre 2013 i dati disponibili sulla puntualità, riferiti a tutti i collegamenti contrattualizzati e quindi monitorati, hanno riportato un valore migliore rispetto all?obiettivo che il Contratto prevede come *standard* minimo da raggiungere.

Il senatore MARGIOTTA (*PD*) si dichiara solo parzialmente soddisfatto della risposta del rappresentante del Governo. Prende atto del fatto che il Ministero, e quindi Trenitalia, riconosca che vi sono stati eccessivi ritardi per i treni segnalati nell'interrogazione. Si è detto che si sta operando per cercare di porre rimedio alla situazione, tuttavia egli ritiene che i miglioramenti finora registrati siano insufficienti. Per quanto riguarda i dati forniti sulla puntualità complessiva, si tratta chiaramente di una media riferita all'intero territorio nazionale: se vi sono stati miglioramenti in altre parti d'Italia, non hanno purtroppo riguardato la Basilicata.

Il presidente MATTEOLI prende la parola per segnalare che la successiva interrogazione all'ordine del giorno, presentata sempre dal senatore Margiotta, riguarda un tema sul quale la Commissione si è recentemente interrogata, ovvero quello delle barriere di sicurezza stradale. Senza entrare nel merito della risposta che il rappresentante del Governo fornirà, ricorda che il tema è di grande attualità, come testimoniato anche dal tragico incidente dello scorso luglio che ha coinvolto un pullman sul viadotto di Monteforte Irpino e nel quale hanno perso la vita quaranta persone.

Ricorda che la materia è attualmente regolata dal decreto ministeriale n. 223 del 1992, che risulta ormai superato e che anch'egli aveva tentato, purtroppo senza successo, di modificare quando era Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Ad esempio, mancano nel decreto indicazioni di un termine specifico entro il quale debbono essere sostituite le barriere di sicurezza, che rappresenta una lacuna di particolare gravità.

Il sottosegretario GIRLANDA risponde quindi alla citata interrogazione n. 3-00160 del senatore Margiotta, in merito alla proposta di decreto dirigenziale relativo all?aggiornamento delle istruzioni tecniche inerenti all?uso e all?installazione dei dispositivi di ritenuta stradale.

Il testo del decreto, predisposto dai competenti uffici del Ministero, avvalendosi anche del supporto di un gruppo di lavoro appositamente costituito, è attualmente all'esame del Consiglio superiore dei lavori pubblici, ai fini dell'espressione del prescritto parere.

L?esigenza di rivedere le istruzioni scaturisce dalla necessità di armonizzare il quadro normativo nazionale ai nuovi obblighi comunitari in materia di marcatura CE delle barriere di protezione, che non sono più soggette all'omologazione prevista dalla precedente disciplina nazionale. In tale contesto, il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha rilevato la necessità di procedere ad un riesame e ad una armonizzazione sistematica di tutta la normativa di settore che, a partire dal 1992, è stata oggetto di successivi aggiornamenti e disposizioni parziali che hanno compromesso l'omogeneità della disciplina.

Il decreto detta una serie di norme tecniche per la progettazione e l?accettazione delle installazioni delle barriere e per una ridefinizione delle classi minime di protezione in relazione alla tipologia di strada, al volume e alla composizione del traffico e alla caratteristica della tratta. Non è infatti possibile adottare indistintamente per le barriere la classe di protezione massima, che è parametrata sulla protezione nei confronti del veicolo più pesante, in quanto per la sua rigidezza può provocare danni più severi per i passeggeri dei veicoli leggeri. Per tali ragioni, nel decreto in elaborazione si è proposto di adottare criteri e classi di protezione dimensionati sul volume e la componente di traffico

più rappresentativa, che è quella dei veicoli leggeri, introducendo una riduzione della classe di protezione della barriera.

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha però osservato che la protezione con le barriere, e le corrispondenti classi di protezione, sono solo una delle componenti che intervengono nella sicurezza stradale, essendo importanti non solo le protezioni passive rappresentate dalle barriere, ma anche quelle attive riguardanti il comportamento degli utenti e le caratteristiche della strada, in relazione alla velocità e al volume e alla composizione del traffico.

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, richiamando la normativa generale di riferimento in materia di sicurezza stradale, contenuta nel decreto legislativo n. 35 del 15 marzo 2011, ha rilevato che a fronte dei livelli di protezione minima proposti, sarebbero da adottare interventi di protezione di classe più elevata in relazione alle analisi della sicurezza lungo la rete stradale esistente e di nuova realizzazione, riservandosi ulteriori approfondimenti in proposito.

Infine il rappresentante del Governo conferma l'attenzione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti su queste tematiche, anche alla luce delle perplessità segnalate dal senatore Margiotta nella sua interrogazione.

Il senatore MARGIOTTA (*PD*) si dichiara solo parzialmente soddisfatto per la risposta fornita dal sottosegretario Girlanda, ribadendo la necessità di valutare con attenzione l'effettiva opportunità di modificare le norme tecniche in vigore in materia di barriere di sicurezza stradale. Le regole attuali sono, infatti, in molti casi adeguate e dovrebbero essere variate solo dove strettamente necessario per assicurare il mantenimento o il miglioramento dei livelli di sicurezza nella circolazione stradale.

Il PRESIDENTE dichiara concluse le procedure informative in titolo.

RESOCONTO STENOGRAFICO

IN SEDE CONSULTIVA

(958) ***Misure di semplificazione degli adempimenti per i cittadini e le imprese e di riordino normativo***

(Parere alla 1a Commissione. Esame e rinvio)

Il relatore ARACRI (*PdL*) illustra il disegno di legge in titolo, composto di 39 articoli, che reca disposizioni per la semplificazione degli adempimenti a carico di cittadini e imprese e per il riordino normativo.

Tra gli aspetti di competenza della Commissione, che deve rendere il proprio parere alla Commissione affari costituzionali, vi è innanzitutto l?articolo 7, contenente una serie di misure finalizzate alla predisposizione di un?"agenda per la semplificazione", condivisa tra Stato, Regioni ed enti locali, e al riordino - mediante regolamento governativo di delegificazione - della disciplina sulla rilevazione di informazioni e sulla trasmissione di dati e comunicazioni, a carico dei Comuni verso altri soggetti pubblici. Le norme di specifico interesse sono contenute nei commi 5, 6 e 8.

In particolare, nell?ambito degli accordi e delle intese tra pubbliche amministrazioni di cui al comma 1 dello stesso articolo 7, finalizzati alla realizzazione dell?agenda per la semplificazione, il comma 5 stabilisce che il Governo, le Regioni e le Province autonome e gli enti locali predispongano tempestivamente le convenzioni di cui all?articolo 58 del decreto legislativo n. 82 del 2005 (codice dell?amministrazione digitale), che debbono regolare l?accesso telematico alle banche dati tra le pubbliche amministrazioni, al fine di garantire la piena fruibilità dei dati e delle informazioni certificati da queste ultime.

Il comma 6 affida alla "cabina di regia" per l?attuazione dell?agenda digitale italiana, di cui all?articolo 47 del decreto-legge n. 5 del 2012, il coordinamento delle attività per la predisposizione delle suddette convenzioni. In base al successivo comma 8, l?Agenzia per l?Italia digitale provvede al monitoraggio dell?attuazione delle misure citate e, in generale, di quelle previste dall?articolo 1 del disegno di legge in esame, informandone semestralmente la cabina di regia.

Richiama poi l?articolo 10 del provvedimento in esame, che detta una serie di norme relative al Pubblico registro automobilistico (PRA).

Il comma 1 prevede che - tassativamente, a decorrere dal 1º luglio 2014 - siano inoltrate esclusivamente per via telematica la richiesta di pubbliche amministrazioni o dall?autorità giudiziaria di aggiornamento degli archivi elettronici del PRA e la trasmissione del provvedimento amministrativo o giudiziario a corredo della richiesta.

La procedura telematica è predisposta dall?Automobil Club d?Italia (ACI), quale ente gestore del PRA.

Il comma 2 stabilisce che gli uffici del PRA provvedano alla conservazione sostitutiva in formato digitale dei suddetti documenti in sostituzione del documento originale cartaceo, per il periodo minimo previsto dalla legge.

Il comma 3 dispone che i Comuni trasmettano agli uffici del PRA, in via telematica o su supporto magnetico, i dati relativi all?avvenuto trasferimento di residenza dei proprietari di veicoli iscritti nel PRA, nel termine di un mese decorrente dalla data di registrazione della variazione anagrafica. Questo, nelle more della realizzazione dell?Anagrafe nazionale della popolazione residente (oggetto dell?articolo 2 del decreto-legge n. 179 del 2012, recante "Ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese").

In sede di Conferenza unificata, è definito un accordo per l?interoperabilità delle banche dati.

Con il comma 4 si elimina l?obbligo a carico del cittadino di chiedere al PRA l?annotazione circa la perdita (o - in caso di ritrovamento - il rientro in possesso) del veicolo. Ad esso subentra la comunicazione d?ufficio dell?avvenuto furto (o del ritrovamento) da parte delle forze di polizia, cui il cittadino abbia presentato la denuncia.

Il comma 5 prevede che il PRA comunichi con posta elettronica o con altra modalità telematica ai soggetti che ne facciano preventiva richiesta, senza oneri a loro carico, le informazioni relative agli aggiornamenti della situazione giuridico-patrimoniale dei veicoli loro intestati.

Il comma 6 sostituisce le dichiarazioni unilaterali di vendita del veicolo (previste dal regio decreto n. 1814 del 1927, concernente la disciplina dei contratti di compravendita degli autoveicoli e l?istituzione del Pubblico registro automobilistico) con atti bilaterali recanti la sottoscrizione autenticata del venditore e dell?acquirente.

In base al comma 7, le copie su supporto informatico di qualsiasi tipologia di documento analogico originale presentato al PRA sono conservate con valore sostitutivo dell?originale cartaceo.

Il comma 8 prevede che per tutti gli atti presentati al PRA, il pagamento dell?imposta di bollo sia assolto esclusivamente con modalità virtuali.

Infine, nel comma 9 si precisa che dall?attuazione delle disposizioni dell?articolo 10 in esame non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Il successivo articolo 16 introduce alcune modifiche in materia di contratti pubblici e allinea la normativa interna alle disposizioni europee sulla regolamentazione progettuale delle infrastrutture

ferroviarie.

Il comma 1, con le lettere *a)*, *b)*, *c)* e *d)*, modifica il Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture (decreto legislativo n. 163 del 2006), estendendo l?ambito di azione delle centrali di committenza per comprendervi anche le concessioni, nonché per disciplinare il subentro nelle concessioni realizzate con la tecnica della finanza di progetto.

A tal fine, la lettera *a)* modifica l?articolo 3, comma 34, del Codice, sostituendo, nell?elenco delle attività poste in essere dalla centrale di committenza, la parola "appalti" con la parola "contratti". In tal modo si amplia l?ambito operativo della centrale di committenza, poiché l?espressione "contratti" definisce un novero di fattispecie negoziali maggiore rispetto all?espressione "appalti", comprendendovi anche le concessioni. Analogamente, la lettera *b)*, numero 1, sostituisce l?attuale rubrica dell?articolo 33 del Codice, ossia "Appalti pubblici e accordi quadro stipulati da centrali di committenza", con un nuovo testo: "Contratti pubblici stipulati da centrali di committenza", per ricomprendervi anche le concessioni.

La lettera *b)*, numero 2, inserisce un nuovo comma 3-*ter* all?articolo 33 del Codice, prevedendo che le amministrazioni aggiudicatrici possono affidare, sulla base di apposite convenzioni, le funzioni relative all?affidamento di concessioni di lavori o di altro contratto di partenariato pubblico privato al Provveditorato interregionale per le opere pubbliche ovvero all?amministrazione regionale ovvero a centrale di committenza regionale, competenti per territorio. Sono altresì consentite, sempre sulla base di apposite convenzioni, forme ulteriori di centralizzazione delle funzioni su base nazionale.

La successiva lettera c*)*, numero 1, integra il comma 1-*bis* dell?articolo 159 del Codice dei contratti pubblici, che regola il subentro nelle concessioni quando la risoluzione del rapporto è dovuta al concessionario, consentendo la designazione di un subentrante da parte degli enti finanziatori del progetto. Secondo il testo vigente del comma 1-*bis* da modificare, la designazione deve intervenire entro il termine individuato nel contratto o, in mancanza, assegnato dall?amministrazione aggiudicatrice nella comunicazione scritta agli enti finanziatori della intenzione di risolvere il contratto. La nuova disposizione in esame fissa il termine ad almeno centoventi giorni, prorogabili, su richiesta motivata degli enti finanziatori, di ulteriori sessanta giorni.

La lettera *c)*, numero 2, sostituisce il comma 2, del citato articolo 159 del Codice, il quale nel testo vigente rinvia ad un decreto ministeriale l?attuazione delle disposizioni sul subentro; il nuovo testo prevede che le parti nel contratto possono fissare criteri e modalità di attuazione del subentro, che ne garantiscano l?esercizio nel rispetto delle previsioni di cui ai commi 1 e 1-*bis*; a tal fine possono stipulare accordi diretti con il finanziatore che costituiscono parte integrante del contratto.

Conseguentemente, la lettera *d)* abroga il comma 26-*bis* dell?articolo 253 del Codice dei contratti pubblici, che contiene una norma transitoria di tenore analogo a quello del nuovo testo dell?articolo 159, comma 2, testé illustrato, la cui disposizione assume pertanto carattere definitivo.

Infine, il comma 2 dell?articolo 16 in esame aggiunge un comma 3-*bis* all?articolo 12 del decreto legislativo n. 162 del 2007, in materia di norme nazionali di sicurezza delle ferrovie. La norma vincola l?attività dell?Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie in tema di fissazione di *standard* di sicurezza, che non potranno essere superiori ai livelli minimi, a meno che non siano accompagnati da una stima dei sovraccosti necessari e da una analisi di sostenibilità economica e finanziaria per il gestore dell?infrastruttura e per le imprese ferroviarie, corredata da stime ragionevoli anche in termini di relativi tempi di attuazione.

Al riguardo segnala che la suddetta norma è già prevista dalla legislazione vigente e dovrebbe, pertanto, essere espunta. Il nuovo comma 3-*bis* del citato articolo 12 del decreto legislativo n. 162 è infatti già stato inserito, identico, dall?articolo 24 del decreto-legge n. 69 del 2013, come modificato dalla legge di conversione n. 98 del 2013.

Si apre quindi la discussione generale.

Il senatore RANUCCI (*PD*), prendendo spunto dalle norme in materia di contratti pubblici contenute nell'articolo 16 del provvedimento in esame, ritiene opportuno che nel parere che dovrà essere espresso dalla Commissione si faccia un richiamo esplicito alla necessità che le pubbliche amministrazioni ricorrano in maniera sempre più ampia all'espletamento telematico delle gare di appalto, per la fornitura di beni e servizi. Si tratta, infatti, di un sistema estremamente trasparente ed efficiente, che da una parte assicura l'anonimato dei concorrenti, aumentando quindi la correttezza della procedura, dall'altra consente di conseguire risparmi significativi, dell'ordine anche del trenta per cento sulla base d'asta.

Per quanto riguarda la gestione telematica del PRA, richiamata dall'articolo 10, ricorda che in sede di conversione del decreto-legge n. 69 del 2013 è stata introdotta una norma specifica per consentire l'attivazione del registro telematico per la nautica da diporto.

Sarebbe utile prevedere, anche in questo caso, in analogia appunto a quanto previsto per il PRA dall'articolo 10, comma 1, un termine esplicito per l'avvio del registro della nautica da diporto. Si tratta, infatti, di un sistema di grande importanza, essenziale per l'identificazione dei proprietari dei natanti da diporto, al fine sia di prevenire possibili truffe sia di contrastare l'evasione fiscale.

Il senatore FILIPPI (*PD*) evidenzia la necessità di svolgere una riflessione più ampia sul funzionamento del sistema dei registri automobilistici, posto che, oltre all'ACI, esistono altri soggetti interessati. Questa situazione determina una serie di farraginosità e di duplicazioni, nonché di oneri aggiuntivi a carico degli utenti, specialmente per il pagamento dei diritti previsti per le operazioni di registrazione.

Il relatore ARACRI (*PdL*), in risposta alle considerazioni del senatore Filippi, manifesta tutta la sua disponibilità ad approfondire la questione del funzionamento del PRA, che è certamente un tema di grande rilevanza.

Il senatore CIOFFI (*M5S*) osserva che l'espletamento telematico di gare d'appalto da parte della pubblica amministrazione può andare bene quando oggetto della gara è, ad esempio, una fornitura di beni o servizi, dove ha rilievo soprattutto l'aspetto economico dell'offerta. Nei casi di costruzioni di opere pubbliche, invece, dove la valutazione dell'offerta dovrebbe tenere conto anche degli aspetti qualitativi, tale procedura può non essere altrettanto efficace.

Si dichiara, poi, d'accordo con il senatore Filippi sulla necessità di approfondire il funzionamento del PRA, anche per eliminare sovrapposizioni e duplicazioni nella gestione, che si traducono in oneri impropri a carico dei cittadini.

Il presidente MATTEOLI (*PdL*) esprime perplessità sulla formulazione dell'articolo 10, comma 4, che pone a carico della Forze dell'ordine, cui il cittadino abbia presentato la relativa denuncia, la comunicazione d'ufficio dell'avvenuto furto o del ritrovamento del veicolo al PRA.

Infatti, se la norma è certamente condivisibile, occorrerebbe però integrarla con la previsione di un termine espresso entro il quale le Forze dell'ordine sono tenute a effettuare la comunicazione d'ufficio, per evitare che ritardi in questo adempimento si traducano in oneri ingiustificati per il cittadino. Infatti, in mancanza di questa comunicazione al PRA (ovvero di un termine entro il quale la stessa debba essere fatta), il proprietario del veicolo potrebbe essere costretto a continuare a pagare sia la polizza assicurativa che la tassa di circolazione del veicolo.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

IN SEDE REFERENTE

(120) ***D'ALI' e GIBIINO. - Riforma della legislazione in materia portuale***
(370) ***FILIPPI ed altri. - Riforma della legislazione in materia portuale***
(Seguito dell'esame congiunto e rinvio)

Riprende l'esame congiunto sospeso nella seduta del 23 luglio scorso.

Il relatore FLORIS (*PdL*) ricorda che lo scorso 11 settembre il Senato ha deliberato la dichiarazione di urgenza, ai sensi dell'articolo 81 del Regolamento, per i provvedimenti in titolo.

Al riguardo, coglie l'occasione per esprimere il proprio apprezzamento per gli interventi svolti durante le dichiarazione di voto dai primi firmatari dei disegni di legge, i senatori D'Alì e Filippi.

La Commissione ha quindi ora la possibilità, con una tempistica più certa, di lavorare sui provvedimenti per consegnare all'Assemblea un testo adeguato: sulla materia della riforma della legislazione portuale recata dalla legge n. 84 del 1994 sono intervenuti vari provvedimenti, tra i quali da ultimo il decreto-legge n. 69 del 2013, ma si è trattato di modifiche minori, mentre il testo degli identici disegni di legge in esame mira a sviluppare una riforma organica, che ponga mano a tutta la materia per adeguarla alle nuove esigenze delle attività portuali. Tra i punti più salienti cita la questione dalla classificazione dei porti, delle autorità portuali e dei piani regolatori dei porti.

Ricorda, infine, che nella precedente seduta egli si era limitato ad affrontare gli aspetti di carattere generale, riservandosi di illustrare successivamente, in maniera più completa, le disposizioni contenute nei provvedimenti in esame.

In proposito, fa quindi presente che i due provvedimenti in titolo, rispettivamente presentati dal senatore D'Alì e dal senatore Filippi ed altri senatori, tra i quali lo stesso senatore D'Alì, ripropongono entrambi il testo del disegno di legge di riforma della legislazione in materia portuale approvato in prima lettura dal Senato nella scorsa legislatura, il cui *iter* è stato poi interrotto dallo scioglimento delle Camere. Tale testo, volto a modificare la legge n. 84 del 1994, è stato il frutto di un lungo e accurato esame svolto dalla Commissione, sia nel comitato ristretto - che ha elaborato il testo unificato posto a base della successiva discussione - che in sede plenaria, con il contributo di tutte le forze politiche e in un rapporto di costante confronto e collaborazione con il Governo e, in particolare, con il Ministero delle infrastrutture. Sono state organizzate anche numerose audizioni, al fine di approfondire le problematiche poste dalla riforma della legislazione vigente in materia portuale con tutti i soggetti coinvolti.

Nel corso dell'esame, nelle more della conclusione dei lavori parlamentari, alcuni dei contenuti del testo in via di elaborazione in Commissione sono stati peraltro "anticipati" mediante l'introduzione in provvedimenti urgenti, come accaduto, per esempio, con riferimento alle norme sull'autonomia finanziaria delle Autorità portuali, con l'articolo 14 del decreto-legge n. 83 del 2012 che ha inserito nella legge n. 84 del 1994 un apposito articolo 18-*bis*.

Ai fini dell'esame dei disegni di legge ora all'ordine del giorno della Commissione ritiene opportuno segnalare che ulteriori interventi che incidono sul settore portuale, con disposizioni che parzialmente riproducono norme di tali provvedimenti, sono contenuti nell'articolo 22 del decreto-legge n. 69 del 2013.

Nell'esame dei due provvedimenti, inoltre, occorrerà considerare l'impatto che l'eventuale adozione della proposta di Regolamento COM (2013) 296 def. elaborata in sede europea, sulla quale la Commissione ha reso parere lo scorso 23 luglio, potrebbe avere sull'assetto complessivo dell'ordinamento portuale e sulla disciplina dei relativi servizi.

Per quanto riguarda il contenuto dei disegni di legge in esame, come già evidenziato, essi riproducono il testo licenziato dal Senato a settembre 2012, introducendo modifiche alla legge n. 84 del 1994 secondo alcune direttrici fondamentali: in primo luogo si procede ad un adeguamento del riparto di competenze in materia di porti tra Stato e regioni alla luce del nuovo Titolo V della Costituzione, con conseguente revisione della classificazione dei porti e dei requisiti per l?istituzione delle Autorità portuali; viene inoltre modificata la procedura di adozione del piano regolatore portuale; si interviene sull'organizzazione delle Autorità portuali nonché sulla disciplina delle concessioni da parte di tali enti e sulle fonti di finanziamento.

Nel dettaglio, essi sono suddivisi in 20 articoli di identico contenuto.

L'articolo 1 sostituisce l'articolo 1 della legge n. 84, fornendo un quadro chiaro sulla ripartizione di compiti e funzioni tra autorità marittima e autorità portuale. In linea generale, a quest'ultima sono attribuite le funzioni di indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo delle operazioni portuali e delle altre attività commerciali e industriali esercitate nei porti e nelle aree demaniali marittime di competenza, nonché delle altre attività disciplinate dalla legge. All'autorità marittima sono invece attribuite le attività di vigilanza, controllo e sicurezza.

L'articolo disciplina anche la ripartizione di compiti tra autorità marittima e regioni nei porti di rilevanza regionale e interregionale, per i quali la legge non prevede l'istituzione delle autorità portuali.

L'articolo 2 ridefinisce, modificando l'articolo 4 della legge n. 84 del 1994, la classificazione dei porti, che vengono suddivisi in 3 categorie.

Nella categoria I rientrano i porti, o le specifiche aree portuali, finalizzati alla difesa militare ed alla sicurezza dello Stato. Tali porti sono individuati con decreto del Ministro della difesa e sono amministrati in via esclusiva dallo Stato.

Nella categoria II ricadono i porti di rilevanza economica nazionale ed internazionale, che sono amministrati dalle autorità portuali.

Tutti i restanti porti fanno parte della categoria III, che riunisce i porti di rilevanza economica regionale ed interregionale, per i quali le funzioni legislative e regolamentari sono esercitate dalle regioni, nel rispetto dei principi fondamentali che i provvedimenti in esame indicano dettagliatamente.

L'articolo 3 sostituisce l'articolo 5 della legge n. 84 del 1994, intervenendo sulla disciplina relativa al piano regolatore portuale, che costituisce il principale strumento di programmazione nell'ambito portuale. L'articolo indica analiticamente la procedura per l'adozione del piano, prevedendo tra l'altro che il presidente dell'autorità portuale possa convocare i soggetti pubblici interessati nella conferenza preliminare di servizi prevista dall'articolo 14-*bis* della legge n. 241 del 1990. Si stabilisce che il piano sia sottoposto alla valutazione ambientale strategica VAS, secondo una procedura speciale che viene dettagliatamente delineata ed è caratterizzata, rispetto alla normativa generale, da una riduzione dei termini previsti, che sono inoltre considerati perentori, nonché dall' introduzione della regola del "silenzio-assenso".

Ulteriori norme riguardano le autorizzazioni per l'esecuzione di opere sia da parte dei soggetti pubblici competenti che di privati.

L'articolo 4 reca una disposizione transitoria per le autorità portuali che, alla data di entrata in vigore della legge, non abbiano completato l'*iter* di approvazione del proprio piano regolatore portuale.

L'articolo 5 reca alcune modifiche alla disciplina in materia di dragaggi contenuta nell'articolo 5-*bis* della legge n. 84 del 1994, introdotto dall'articolo 48 del decreto-legge n. 1 del 2012.

Le modifiche proposte sono volte a sopprimere il parere della Commissione VIA-VAS, di cui all?articolo 8 del decreto legislativo n. 152 del 2006, in relazione all?assoggettabilità o meno del progetto di dragaggio alla valutazione di impatto ambientale. Esse intervengono poi sulle condizioni

da rispettare per il riutilizzo dei materiali dragati, con la soppressione della previsione in base alla quale il materiale da riutilizzare debba avere caratteristiche analoghe al fondo naturale con riferimento al sito di prelievo. Vengono poi eliminate dalla procedura per l'adozione del decreto interministeriale con il quale devono essere disciplinate le norme tecniche applicabili alle operazioni di dragaggio sia la necessità di acquisire il parere della Conferenza Stato-Regioni che la previsione di un termine per l'adozione stessa del decreto.

Segnala che disposizioni che incidono sull'articolo 5-*bis* della legge n. 84, in maniera parzialmente analoga a quelle appena descritte, sono contenute nel comma 1 dell'articolo 22 del decreto-legge n. 69 del 2013.

L'articolo 6 introduce nella legge n. 84 del 1994 un nuovo articolo 5-*ter*,recante disposizioni sul recupero di aree per lo sviluppo della nautica da diporto e sulla riqualificazione della aree portuali.

Il contenuto del primo comma di tale nuovo articolo - nel quale si prevede che nella predisposizione del piano regolatore portuale debba essere valutata, con priorità, la possibile finalizzazione adapprodi turistici delle strutture o degli ambiti idonei che risultino inutilizzati ovvero non diversamente utilizzabili per funzioni portuali di preminente interesse pubblico - in realtà è già legislazione vigente, essendo stata tale norma inserita come comma 2-*bis* all'articolo 5 della legge n. 84 dall'articolo 3 del decreto-legge n. 70 del 2011. I disegni di legge in esame sostituiscono completamente il contenuto dell'articolo 5 della legge n. 84 senza ricomprendervi tale disposizione, procedendo invece al suo inserimento nel nuovo articolo 5-*ter*.

L'articolo 7 apporta modifiche all'articolo 6 della legge n. 84, in relazione alla disciplina dei requisiti e delle caratteristiche dell' autorità portuale.

In particolare, l'autorità portuale viene definita ente pubblico non economico di rilevanza nazionale ad ordinamento speciale e si specifica che, in aggiunta alle funzioni precedentemente attribuite, essa amministra in via esclusiva le aree ed i beni del demanio marittimo ricompresi nella propria circoscrizione. L'articolo prevede inoltre una rivisitazione dei criteri e delle procedure per l'istituzione di ulteriori autorità portuali.

Con l'articolo 8, al fine di rendere più efficace la *governance* delle autorità portuali, si sostituisce l'articolo 8 della legge n. 84, ridefinendo il ruolo del presidente dell'autorità portuale, al quale vengono attribuiti tutti i poteri di ordinaria e straordinaria amministrazione, salvo quelli riservati dalla legge agli altri organi.

La sua nomina è disciplinata con una procedura più snella di quella prevista dalla legislazione vigente e che accentua il ruolo del Presidente della Giunta regionale territorialmente competente

Oltre a prolungare la durata dell'incarico da 4 a 5 anni, l'articolo definisce poi le incompatibilità tra il mandato di presidente dell'autorità portuale e l'assunzione di altri incarichi.

L'articolo 9 apporta alcune modifiche all'articolo 9 della legge n. 84, con una riscrittura volta a snellire le competenze del Comitato portuale, lasciandone inalterata la composizione rispetto alla legislazione vigente.

L'articolo 10, nel modificare l'articolo 10 della legge n. 84, allinea la durata dell'incarico di segretario generale dell'Autorità portuale a quella prevista per il Presidente.

L'articolo 11 sostituisce l'articolo 11 della legge n. 84, introducendo alcune modifiche in materia dei requisiti dei soggetti che compongono il collegio dei revisori dei conti.

L'articolo 12 inserisce nella legge n. 84 un nuovo articolo 11-*bis* nel quale si prevede che le autorità portuali, d'intesa con le regioni, le province e i comuni interessati, possano costituire sistemi logistico-portuali per il coordinamento delle attività di più porti e retroporti appartenenti ad un medesimo bacino geografico o al servizio di uno stesso corridoio transeuropeo. L'articolo circoscrive inoltre gli ambiti di competenza dei sistemi logistico-portuali, indicando quali siano gli aspetti sui quali essi possono intervenire.

Segnala che la possibilità di costituire sistemi logistici al fine di promuovere la realizzazione di infrastrutture di collegamento tra i porti e le aree retro portuali è prevista, nella legislazione vigente,

dall'articolo 46 del decreto-legge n. 201 del 2011.

L'articolo 13 sostituisce l'articolo 12 della legge n. 84, recando alcune modifiche ai poteri di vigilanza che il Ministero delle infrastrutture esercita sulle autorità portuali.

L'articolo 14 aggiorna l'articolo 13 della legge n. 84 - che disciplina le risorse finanziarie delle autorità portuali - alla luce delle modifiche normative intervenute nel corso degli anni e prevedendo una nuova categoria di entrate, quella relativa ai diritti di porto.

Fa presente, peraltro, che sulla materia delle tasse portuali e di ancoraggio interviene l'articolo 22 del decreto-legge n. 69 del 2013, prevedendo la possibilità di una loro modulazione in aumento o in diminuzione.

L'articolo 15 modifica l'articolo 14 della legge n. 84, sotto vari profili.

In primo luogo vengono estese le competenze dell'autorità marittima, riconoscendole la competenza in materia di controllo e di regolamentazione tecnica, per finalità di sicurezza, delle attività esercitate negli ambiti portuali e a bordo delle navi.

L'articolo interviene quindi sulla disciplina dei servizi tecnico-nautici di pilotaggio, rimorchio, ormeggio e battellaggio e sui criteri di formazione delle tariffe, nonché sulla disciplina del servizio di rimorchio.

Con riferimento ai servizi tecnico-nautici, quali servizi di interesse generale atti a garantire nei porti la sicurezza della navigazione e dell'approdo, in particolare, si prevede una nuova procedura per stabilirne l'obbligatorietà. Si stabilisce inoltre che criteri e i meccanismi di formazione delle tariffe siano stabiliti dal Ministero, sulla base di un'istruttoria che coinvolga tutti i soggetti interessati e che anche le tariffe dei servizi tecnico-nautici relative ai singoli porti siano stabilite in sede ministeriale.

Con riferimento al servizio di rimorchio, l'articolo autorizza il Ministero delle infrastrutture ad individuare i parametri operativi e gestionali in presenza dei quali è possibile introdurre una tariffa di prontezza operativa.

L'articolo 16 modifica l'articolo 16, comma 4, della legge n. 84, relativo alle operazioni portuali, per precisare che in ciascun porto l?impresa autorizzata deve esercitare direttamente l?attività per cui ha ottenuto l?autorizzazione, utilizzando l?organizzazione e l?organigramma presentati in modo esclusivo in relazione alle operazioni svolte in quel porto.

L'articolo 17 sostituisce l'articolo 18 della legge n. 84, che disciplina la concessione di aree e banchine.

Si prevede innanzitutto che, ai fini della determinazione della durata della concessione, si debba tener conto dell'impegno del concessionario alla realizzazione di investimenti volti a valorizzare la qualità dei servizi da rendere all'utenza ovvero ad assumere a proprio esclusivo carico la realizzazione di opere portuali.

Si stabilisce inoltre che l'atto di concessione sia adottato all'esito di selezione effettuata tramite procedura di evidenza pubblica, nel rispetto dei principi europei di trasparenza, imparzialità, proporzionalità, efficienza e parità di trattamento, e che l'importo del canone sia parametrato in ragione della prevedibile redditività, per il concessionario, dell'area o della banchina interessata. In nessun caso esso può essere inferiore a quello derivante dall'applicazione della normativa nazionale in materia di concessioni di beni del demanio marittimo.

Al fine di favorire il corretto utilizzo delle aree in concessione, l'articolo impone poi l'obbligo di svolgimento diretto dell'attività oggetto della concessione da parte dell'impresa concessionaria, prevedendo la possibilità per la competente autorità di autorizzare l'affidamento a terzi in subconcessione di parte delle aree, al fine dello svolgimento di attività secondarie, nell'ambito della stessa concessione, non coincidenti con quelle ricomprese nel ciclo delle operazioni portuali o con i servizi portuali.

Segnala che nella formulazione vigente dell'articolo 18 della legge n. 84 è presente un comma 4-*bis*, introdotto dall'articolo 57, comma 5 del decreto-legge n. 5 del 2012, volto a specificare che le concessioni per l'impianto e l'esercizio dei depositi e degli stabilimenti di cui all'articolo 52 del Codice della navigazione e delle opere necessarie per il loro approvvigionamento, dichiarati strategici ai sensi

della legge n. 239 del 2004 sul settore energetico, hanno durata almeno decennale. Tale norma non è presente nel testo dell'articolo 18 riformulato dai disegni di legge in esame.

L'articolo 18 reca una interpretazione dell'articolo 13 della legge n. 84, relativa alla disciplina fiscale delle entrate delle autorità portali di interesse statale.

L'articolo 19 istituisce, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, un fondo per il finanziamento degli interventi inerenti le connessioni ferroviarie e stradali con i porti ricompresi nella circoscrizione delle autorità portuali. Tale fondo viene finanziato con un accantonamento del 5 per cento delle risorse statali destinate ad investimenti dell'Anas e di R.F.I.

L'articolo 20 modifica, infine, l'articolo 1161 del codice della navigazione, prevedendo una sanzione amministrativa pecuniaria per l'occupazione abusiva delle aree gestite dalle autorità portuali.

Segnala, quindi, che molte associazioni dei vari operatori portuali hanno chiesto di essere ascoltati in Commissione per poter fornire le proprie valutazioni sul testo dei disegni di legge congiunti in esame. Purtroppo, molte di questa valutazioni scontano spesso una ostilità preconcetta, che dovrebbe essere superata. D'altra parte, il settore dell'attività portuale coinvolge notoriamente molteplici e variegati interessi, spesso confliggenti: auspica, pertanto, che la Commissione possa procedere rapidamente all'audizione dei vari soggetti interessati, per poter contribuire ad un approfondimento e anche al superamento delle perplessità finora registrate, nel rispetto di tutte le categorie e anche di tutti i porti interessati, sia di rilevanza nazionale che regionale.

Si rimette, quindi, al Presidente e alla Commissione per la definizione della successiva programmazione dei lavori.

Il PRESIDENTE ringrazia il relatore Floris per il suo intervento e per la sensibilità dimostrata.

Prima di entrare nel merito delle questioni sollevate, informa la Commissione che la Commissione difesa ha reso il prescritto parere sui disegni di legge in titolo. Si tratta di un parere favorevole con alcune osservazioni: in particolare, la Commissione difesa segnala l'opportunità di chiarire l'individuazione delle specifiche aeree portuali finalizzate alla difesa e sicurezza dello Stato, la necessità di adeguare l'obsoleta normativa in materia di gestione dei segnalamenti marittimi (Servizio dei fari), nonché l'opportunità di garantire un più efficace coordinamento delle esigenze di difesa nazionale nella redazione dei piani regolatori, prevedendo la presenza di un rappresentante della difesa nei Comitati portuali dei porti ove coesistono porti militari e porti civili. Infine, nel suddetto parere, si ritiene altresì opportuno riconoscere espressamente all'Autorità marittima la possibilità di disporre l'ormeggio temporaneo di unità militari presso banchine commerciali, nel caso di particolari e motivate esigenze.

Per quanto concerne l'organizzazione dei lavori per il prosieguo dell'*iter* di esame, la Commissione partirà naturalmente dal testo unificato approvato nella scorsa legislatura, ma nulla vieta che lo stesso possa essere rivisto come si riterrà opportuno. Analogamente, si potranno svolgere audizioni informali per acquisire le valutazioni dei vari soggetti interessati.

Nella scorsa legislatura, come è noto, è stato fatto un grande lavoro in questo senso, ascoltando numerosissimi interlocutori. Ove possibile, pertanto, sarebbe bene evitare di ripetere audizioni non strettamente necessarie: chiede, quindi, a tal fine ai colleghi di predisporre per la prossima settimana un'ipotesi di elenco di audizioni da svolgere, per poter sviluppare il programma dei lavori, opportunamente richiesto dal relatore.

Tra i soggetti da ascoltare vi sarà certamente Assoporti, che ha spesso avuto posizioni critiche sul testo dei disegni di legge in esame, anche se personalmente ritiene che si tratti di obiezioni in gran parte superabili. Analogamente, ritiene opportuno operare un raccordo con la Commissione Trasporti della Camera dei deputati, per cercare di agevolare quanto più possibile l'*iter* dei provvedimenti.

Ribadisce che l'obiettivo della Commissione è quello di aggiornare una legge, la n. 84 del 1994, che pure ha avuto importanti meriti, cercando di superare aspetti non più attuali e di operare una sburocratizzazione del settore, ad esempio per quello che riguarda le procedure per l'approvazione dei

piani regolatori dei porti, che coinvolgono troppi soggetti.

Il relatore FLORIS (*PdL*) concorda con le indicazioni del Presidente. Dopo aver ricordato la sua esperienza come componente del Comitato portuale di Cagliari, in qualità di sindaco della città, auspica anch'egli che si possa realizzare una forte sburocratizzazione della normativa. Ritiene opportuno che nelle audizioni vengano sentiti tutti i rappresentanti delle principali categorie operanti nei porti, alcune delle quali sono state peraltro ascoltate anche in questa legislatura, sia pure in altra sede.

Il seguito dell'esame congiunto è infine rinviato.

La seduta termina alle ore 15,55.

1.3.2.1.4. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 30 (ant.) del 09/10/2013

collegamento al documento su www.senato.it

LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8ª)

MERCOLEDÌ 9 OTTOBRE 2013
30ª Seduta (antimeridiana)

Presidenza del Presidente
MATTEOLI

La seduta inizia alle ore 9,05.

SUI LAVORI DELLA COMMISSIONE

Il senatore FILIPPI (*PD*) osserva che in queste ore si sta consumando una importante vicenda intorno alle sorti di Alitalia, con un susseguirsi di contatti e di ipotesi per il salvataggio dell'azienda, in particolare per la ricerca di possibili *partner* (si è ipotizzato ad esempio anche un intervento di Trenitalia).

Poiché il Parlamento non può rimanere inerte dinanzi a tale vicenda, sollecita un'audizione urgente con il ministro delle infrastrutture e dei trasporti Lupi ovvero con i rappresentanti delle varie parti interessate.

Il presidente MATTEOLI concorda sulla importanza della questione, sottolineando tuttavia l'opportunità che un'audizione dinanzi alla Commissione sia svolta in primo luogo con il Ministro, atteso che, in questa fase così incerta, qualunque altro interlocutore non potrebbe fornire elementi utili. Ricorda in proposito di aver già contattato alcune settimane fa l'Amministratore delegato di Alitalia per una eventuale audizione, ma nel frattempo la situazione è precipitata e lo scenario completamente mutato. Si farà quindi carico di contattare il ministro Lupi per organizzare quanto prima la suddetta audizione, tenendo la Commissione informata sugli ulteriori sviluppi.

Informa quindi la Commissione che è pervenuta la richiesta di parere sulle due proposte di nomina del Governo per i Presidenti dell'Autorità portuale di Napoli e di La Spezia. Nel prossimo Ufficio di Presidenza, integrato dai rappresentanti dei Gruppi parlamentari, si deciderà poi sulla

calendarizzazione del relativo *iter* di esame.

Prende atto la Commissione.

IN SEDE REFERENTE

(120) ***D'ALI' e GIBIINO. - Riforma della legislazione in materia portuale***
(370) ***FILIPPI ed altri. - Riforma della legislazione in materia portuale***
(Seguito dell'esame congiunto e rinvio)

Riprende l'esame congiunto sospeso nella seduta pomeridiana del 18 settembre scorso.

Il presidente MATTEOLI ricorda che sono giunte alla Commissione numerose richieste di audizione in relazione ai provvedimenti in titolo, da parte dei rappresentanti di varie categorie del settore portuale.
Ritiene quindi opportuno che, nell'ambito dell'Ufficio di Presidenza, integrato dai rappresentanti dei Gruppi parlamentari, che si svolgerà oggi alle ore 14,30, sia definito con celerità un programma delle stesse audizioni, da svolgersi in sede informale e con tempi certi, in modo da consentire una più rapida prosecuzione dell'*iter* di esame dei provvedimenti, tenuto anche conto che l'Assemblea ha già deliberato l'urgenza e l'adozione della procedura abbreviata ai sensi dell'articolo 81 del Regolamento.

Il relatore FLORIS (*PdL*) concorda con l'indicazione del Presidente circa la necessità di uno svolgimento celere delle audizioni, sottolineando tuttavia l'opportunità di ascoltare tutti i soggetti che ne hanno fatto richiesta, assicurando a ciascuno tempi adeguati. Ciò anche al fine di evitare che eventuali esclusioni possano ingenerare accuse strumentali, tese a rallentare o a bloccare l'*iter* dei provvedimenti in Senato o presso la Camera dei deputati.

Il senatore FILIPPI (*PD*) ritiene corrette entrambe le esigenze segnalate: da una parte occorre assicurare uno svolgimento celere dell'esame dei provvedimenti in Commissione, considerando anche che, come ricordato dal Presidente, l'Assemblea ne ha già deliberato l'urgenza ai sensi dell'articolo 81 del Regolamento e che, pertanto, i provvedimenti potrebbero essere calendarizzati in Assemblea in tempi rapidi. Dall'altra, bisogna garantire uno spazio di intervento adeguato a tutti i soggetti che saranno ascoltati.
Al fine di contemperare i due aspetti, propone di definire un calendario delle audizioni con tempi certi, chiedendo nel contempo ai soggetti che saranno invitati di presentare proposte e contributi anche in forma scritta.

Il presidente MATTEOLI concorda con la proposta del senatore Filippi.

Il seguito dell'esame congiunto è quindi rinviato.

La seduta termina alle ore 9,25.

1.3.2.1.5. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 11 (ant.) del 15/10/2013

collegamento al documento su www.senato.it

LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8ª)
Ufficio di Presidenza integrato dai rappresentanti dei Gruppi parlamentari

Riunione n. 11
MARTEDÌ 15 OTTOBRE 2013

Presidenza del Presidente
MATTEOLI

Orario: dalle ore 11,15 alle ore 12,55

AUDIZIONI INFORMALI DI ASSOLOGISTICA, ASSITERMINAL E FEDERAGENTI SUI DISEGNI DI LEGGE NN. 120 E 370

1.3.2.1.6. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 12 (pom.) del 15/10/2013

collegamento al documento su www.senato.it

LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8ª)
Ufficio di Presidenza integrato dai rappresentanti dei Gruppi parlamentari

Riunione n. 12
MARTEDÌ 15 OTTOBRE 2013

Presidenza del Presidente
MATTEOLI

Orario: dalle ore 14,35 alle ore 15,55

AUDIZIONI INFORMALI DELLE ORGANIZZAZIONI SINDACALI (FILT CGIL, FIT CISL, UILTRASPORTI), DI CONFITARMA, FEDARLINEA E CONFETRA SUI DISEGNI DI LEGGE NN. 120 E 370

1.3.2.1.7. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 13 (pom.) del 05/11/2013

collegamento al documento su www.senato.it

LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8ª)
Ufficio di Presidenza integrato dai rappresentanti dei Gruppi parlamentari

Riunione n. 13
MARTEDÌ 5 NOVEMBRE 2013

Presidenza del Presidente
MATTEOLI

Orario: dalle ore 14,10 alle ore 15

AUDIZIONE INFORMALE DI ASSOPORTI SUI DISEGNI DI LEGGE NN. 120 E 370

1.3.2.1.8. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 39 (ant.) del 06/11/2013

collegamento al documento su www.senato.it

LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8ª)

MERCOLEDÌ 6 NOVEMBRE 2013
39ª Seduta

Presidenza del Presidente
MATTEOLI

Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti Girlanda.

La seduta inizia alle ore 8,35.

SUI LAVORI DELLA COMMISSIONE

Il PRESIDENTE ricorda che l'ordine del giorno della seduta reca anche l'esame in sede consultiva del disegno di legge n. 1150, di conversione del decreto-legge n. 104 del 2013 in materia di istruzione, università e ricerca, per l'espressione del parere alla Commissione istruzione. Poiché quest'ultima ha concluso l'esame del provvedimento nella seduta pomeridiana di ieri, la trattazione non avrà più luogo.

La Commissione prende atto.

Il PRESIDENTE ricorda che la Commissione deve concludere le audizioni informali già programmate nell'Ufficio di Presidenza, integrato dai rappresentanti dei Gruppi, nell'ambito dell'esame dei disegni di legge nn. 120 e 370 di riforma della legislazione portuale. Tali audizioni potrebbero essere svolte in un'unica riunione da tenere nel corso della prossima settimana.

Il senatore Stefano ESPOSITO (*PD*) concorda con la proposta del Presidente, rilevando l'opportunità di svolgere tutte le audizioni previste, per poi riprendere rapidamente l'esame dei disegni di legge nn. 120 e 370, una volta conclusa la sessione di bilancio.

Il senatore CROSIO (*LN-Aut*) chiede di rinviare la riunione dell'Ufficio di Presidenza per le audizioni in questione alla settimana successiva alla prossima.

Il senatore FILIPPI (*PD*) condivide la proposta del Presidente e del senatore Stefano Esposito, sottolineando l'esigenza di proseguire quanto prima l'*iter* di esame dei disegni di legge di riforma della legislazione portuale, considerata anche la procedura di urgenza deliberata dall'Assemblea del Senato ai sensi dell'articolo 81 del Regolamento.

Il PRESIDENTE propone quindi di convocare la riunione dell'Ufficio di Presidenza, integrato dai rappresentanti dei Gruppi, per lo svolgimento delle audizioni informali martedì 12 novembre, alle ore 14,30.

La Commissione conviene.

Il senatore FILIPPI (*PD*) segnala l'esigenza di fissare quanto prima una data per l'audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, della quale si era già discusso nelle precedenti sedute.

In merito all'altro argomento all'ordine del giorno, ossia l'esame dell'atto del Governo n. 21, relativo al contratto di programma 2012-2014 - Parte servizi tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI S.p.A., chiede di poter consultare in via informale i rappresentanti della stessa RFI, al fine di acquisire maggiori informazioni sui contenuti del contratto e sui relativi aspetti critici, emersi nel corso delle precedenti sedute.

Il PRESIDENTE conferma la disponibilità del ministro Lupi a svolgere un'audizione in Commissione, per la cui organizzazione sono già stati avviati i necessari contatti.

Per quanto concerne l'eventuale audizione di rappresentanti di RFI S.p.A. in merito all'esame dell'atto del Governo n. 21, ritiene opportuno che la Commissione si confronti in primo luogo con il Governo, che costituisce in questa fase l'interlocutore naturale del Parlamento.

IN SEDE CONSULTIVA SU ATTI DEL GOVERNO

Schema di contratto di programma 2012-2014 Parte servizi, per la disciplina delle attività di manutenzione della rete ferroviaria e delle attività di *safety*, *security* e navigazione, tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana SpA (n. 21)

(Parere al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'articolo 1, comma 2, della legge 14 luglio 1993, n, 238. Seguito dell'esame e rinvio)

Riprende l'esame sospeso nella seduta antimeridiana del 1° agosto 2013.

Il relatore MARGIOTTA (*PD*) ricorda che la Commissione aveva avviato l'esame del provvedimento in titolo nella seduta dello scorso 31 luglio, rilevando da subito una serie di criticità. In considerazione

dell'approssimarsi dell'interruzione dei lavori parlamentari per la pausa estiva e al fine di consentire un migliore approfondimento delle varie questioni emerse, con l'assenso del Governo, si era quindi deciso di rinviare l'esame del provvedimento.

Per quanto riguarda gli aspetti critici rilevati dalla Commissione, ricorda che questi attengono innanzi tutto alla previsione, contenuta nell'articolo 10, comma 5, che i costi per l'espletamento delle attività di vigilanza sul gestore in capo al Ministero siano coperti con una quota pari allo 0,5 per mille delle risorse stanziate nel medesimo contratto di programma. Tale norma era stata censurata anche dal Cipe, che ne aveva chiesto espressamente la soppressione.

Un altro problema riguarda la mancata copertura degli oneri relativi alla manutenzione straordinaria per l'anno 2014, pari a 720 milioni di euro. Per tale finalità, il disegno di legge di stabilità attualmente all'esame della Commissione bilancio del Senato stanzia la somma di 500 milioni di euro. Occorre quindi capire come saranno coperti i 220 milioni di euro mancanti.

Una terza questione concerne l'obiettivo di conseguire un risparmio complessivo a regime sulle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria, pari a circa 250 milioni di euro all'anno rispetto alla media degli ultimi anni. Come evidenziato in particolare dal senatore Sonego, tale previsione appare però molto ambiziosa e solleva perplessità circa il rischio di riduzioni eccessive delle attività di manutenzione e quindi dei livelli di sicurezza della rete ferroviaria.

Infine, come autorevolmente sottolineato dal presidente Matteoli, l'impianto complessivo del provvedimento sembra attribuire un'eccessiva discrezionalità al gestore della rete RFI S.p.A. per quanto riguarda le scelte di allocazione delle risorse e la programmazione delle attività di manutenzione, laddove l'indirizzo politico-strategico in materia dovrebbe rimanere al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Auspica quindi che il sottosegretario Girlanda possa fornire risposta a tali questioni, anche alla luce di alcuni chiarimenti già resi lo scorso 30 ottobre, dinanzi alla Commissione Trasporti della Camera dei deputati.

Il senatore FILIPPI (*PD*) richiama anche la questione degli investimenti per gli assi ferroviari di collegamento con i nodi strategici (porti e aeroporti). Chiede quindi al rappresentante del Governo di conoscere qual è l'entità delle risorse effettivamente disponibili per la realizzazione di tali infrastrutture, delle quali l'Italia è gravemente carente.

Il senatore CIOFFI (*M5S*) concorda sull'importanza delle infrastrutture di collegamento richiamate dal senatore Filippi. A titolo di esempio, ricorda che il porto di Genova ha otto binari ferroviari in entrata, ma soltanto uno in uscita, il che costituisce una grave carenza per il più importante scalo marittimo italiano.

Chiede perciò al Governo e al Parlamento di investire sulle infrastrutture di comunicazione realmente utili per il Paese, sottolineando che le risorse necessarie, sia per l'attività di manutenzione che per il potenziamento delle reti, potrebbero essere recuperate definanziando alcune grandi opere molto costose, ma scarsamente utili, come la linea Torino-Lione e altre tratte ferroviarie ad alta velocità.

Evidenzia infatti che i collegamenti ferroviari effettivamente necessari per i cittadini sono quelli delle linee regionali e locali: esistono centinaia di chilometri di ferrovie e numerose stazioni secondarie abbandonate che potrebbero essere recuperate. Occorre quindi indicare, in sede politica, quali sono le vere priorità per il Paese.

Il senatore CROSIO (*LN-Aut*) dissente dal senatore Cioffi circa la possibilità di definanziare opere strategiche come quelle dell'alta velocità che, oltre a essere inserite nella "legge obiettivo", fanno anche parte, in alcuni casi (come la linea ferroviaria Torino-Lione), di importanti accordi internazionali.

Tuttavia, riconosce l'importanza di potenziare le ferrovie locali: a tal fine una parte delle risorse

potrebbero in effetti essere recuperate da altri progetti, non aventi carattere strategico, per i quali però è stanziato, anche nel disegno di legge di stabilità, un volume di finanziamenti forse eccessivo.

Il senatore BORIOLI (*PD*) concorda sulla eccessiva discrezionalità attribuita dallo schema di contratto in esame al gestore della rete ferroviaria, che potrebbe svolgere l'attività di manutenzione sulle diverse linee secondo criteri troppo arbitrari e discutibili. Chiede quindi notizie sull'altro contratto di programma tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed RFI S.p.A., relativo alla parte investimenti, considerando che l'ultimo è ormai scaduto e che il nuovo non è stato ancora finalizzato.

Richiama altresì la sentenza della Corte di giustizia dell'Unione europea dello scorso 3 ottobre, segnalata anche nel corso della recente audizione dei rappresentanti dell'Autorità di regolazione dei trasporti, con la quale l'Italia è stata condannata perché il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti eserciterebbe una eccessiva interferenza nelle determinazioni del gestore della rete ferroviaria (RFI S.p.A.), per quanto attiene alla fissazione dei canoni per l'utilizzo della rete. In proposito evidenzia che lo schema di contratto in esame, all'articolo 7, comma 6, prevede un meccanismo di aggiornamento dei contributi per le attività di manutenzione, che tiene conto anche dell'eventuale revisione dei canoni di pedaggio, per i quali il gestore deve sottoporre una proposta di rimodulazione alla Direzione generale per le infrastrutture ferroviarie e per l'interoperabilità del Ministero. Tale meccanismo sembra in palese contrasto con la citata sentenza della Corte di giustizia europea e dovrebbe quindi essere rivisto.

Infine, secondo lo schema in esame, RFI S.p.A. dovrebbe fornire una serie di informazioni al Ministero per consentire l'esercizio dell'attività di vigilanza e controllo. In proposito, sottolinea in particolare l'esigenza di svolgere una ricognizione del patrimonio immobiliare in capo a RFI: come espressamente indicato nella relazione istruttoria del provvedimento redatta dalla Direzione generale per le infrastrutture ferroviarie e per l'interoperabilità, tale patrimonio è infatti spesso in una situazione di grave degrado e abbandono e occorre avviare una verifica.

Il senatore RANUCCI (*PD*) osserva che negli articoli 3 e 5 dello schema di contratto, relativi all'oggetto e agli obblighi dei contraenti, si ribadisce che il gestore della rete deve svolgere attività di *safety*, *security* e navigazione ferroviaria, curando nel contempo la manutenzione ordinaria e straordinaria della rete. Domanda pertanto se si possa, in questo ambito, intervenire per mettere in sicurezza le reti delle ferrovie metropolitane come quelle di Roma e di Napoli, che hanno gravi carenze, ma potrebbero essere adeguate con una spesa contenuta.

Chiede poi chiarimenti sui meccanismi di aggiornamento del contratto previsti dall'articolo 6 attraverso la sottoscrizione di un apposito atto integrativo. Le circostanze, richiamate nel suddetto articolo 6, dalle quali scaturisce la possibilità di aggiornare i costi del contratto e quindi le risorse da erogare a RFI, sembrano infatti avallare una sorta di accoglimento automatico delle richieste eventualmente formulate da RFI, che non può naturalmente essere accettato.

Il presidente MATTEOLI (*PdL*) osserva che, al di là delle singole norme, l'impianto complessivo dell'atto del Governo in esame conferisce una eccessiva discrezionalità al gestore nelle scelte di allocazione delle risorse e di svolgimento delle attività di manutenzione, sottraendo di fatto al Ministero il relativo indirizzo strategico. Le risposte sul punto finora fornite dal Governo, anche informalmente, non hanno però chiarito, a suo avviso, la questione, che riveste un carattere essenziale, anche ai fini dell'espressione del parere da parte della Commissione.

Il sottosegretario GIRLANDA conferma preliminarmente la più ampia disponibilità del Governo a recepire le osservazioni e le eventuali condizioni che le Commissioni parlamentari competenti vorranno inserire nei pareri sul provvedimento in esame.

Per quanto riguarda le questioni di merito emerse nel dibattito, come già chiarito dinanzi alla Commissione Trasporti della Camera dei deputati, evidenzia che il perimetro nel quale intende

muoversi il Governo rispetto al contratto di programma in esame è quello già indicato nel Programma delle infrastrutture strategiche, allegato alla Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza (DEF) 2013, esaminato dal Parlamento nello scorso mese di ottobre. In particolare conferma innanzi tutto che il contratto di programma di RFI parte investimenti e parte servizi non può essere affrontato ed esaminato dalle parti Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed RFI in modo disgiunto e, soprattutto, non può essere oggetto di contrattualizzazione tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Ferrovie dello Stato Italiane.

Questa esigenza trova, tra l'altro, ampia motivazione dopo l'approvazione del decreto-legge n. 69 del 2013, che con l'articolo 24 ha introdotto norme che favoriranno una maggiore leggibilità dei bilanci del Gruppo FS, nel suo insieme, con una più chiara rappresentazione delle attività di servizio pubblico, in tutte le loro componenti, e dei corrispettivi e delle altre risorse percepiti per ogni altra attività.

La legge quindi impone ora una analitica ed organica visione di ciò che le scelte nel comparto degli investimenti e dei servizi può generare in un'altra società del Gruppo.

In secondo luogo, evidenzia che il contratto di programma sia investimenti che servizi non può essere sottoposto a verifica con una cadenza temporale così anomala e con una procedura così lunga (prima il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, poi il Cipe, poi le Commissioni parlamentari competenti). Devono invece essere chiari e codificati i momenti procedurali previsti, che richiama brevemente: in primo luogo vi è l'atto di indirizzo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, sulle linee strategiche che dovranno caratterizzare il nuovo contratto (investimenti e servizi); il Gruppo Ferrovie dello Stato, nel rispetto di quanto riportato nell'atto di indirizzo, redige una proposta di breve e medio periodo da cui si evince il raggiungimento degli obiettivi delineati dai due Dicasteri; la proposta ha un arco temporale di attuazione quinquennale ed una esigenza finanziaria per competenza e cassa quinquennale; il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministero dell'economia e delle finanze, d'intesa fra loro, verificano la validità e la coerenza del contratto di programma all'atto di indirizzo e lo sottopongono al Cipe per l'approvazione definitiva. Il contratto viene inoltrato alle Commissioni parlamentari competenti; il contratto viene verificato ogni anno in merito alla coerenza degli avanzamenti e ogni scostamento deve essere motivato da Ferrovie dello Stato S.p.A. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, in presenza di scostamenti o di inadempienze sostanziali blocca quota parte di trasferimenti e applica apposite sanzioni; gli aggiornamenti al contratto di programma sono inseriti nell'Allegato infrastrutture al Documento di economia e finanza e, pertanto, seguono, in termini di approvazione, lo stesso *iter* del DEF.

Con riferimento alle questioni più puntuali emerse nel dibattito, fa presente poi che, per quanto riguarda le risorse stanziate per l'attività di vigilanza e controllo del Ministero di cui all'articolo 10, comma 5, il Governo intende rispettare la condizione posta dal Cipe e procedere allo stralcio della disposizione. Ribadisce tuttavia l'esigenza di finanziare i costi dell'attività di controllo e vigilanza, per i quali il Governo si farà carico di reperire le necessarie risorse con un atto normativo *ad hoc*.

Per quanto riguarda il finanziamento delle attività di manutenzione straordinaria per il 2014, conferma che nella Tabella E del disegno di stabilità (Atto Senato n. 1120) sono stati stanziati 500 milioni. Il Governo si è comunque attivato per reperire gli ulteriori 220 milioni ancora mancanti. Si riserva infine di rispondere alle altre questioni sollevate in una successiva seduta.

Il senatore SONEGO (*PD*) chiede che la Commissione possa acquisire, ove possibile, lo schema del nuovo contratto di programma - parte investimenti in quanto sembra opportuno poterlo valutare insieme al contratto di programma - parte servizi.

Il sottosegretario GIRLANDA dichiara la propria disponibilità a fornire alla Commissione lo schema di contratto in questione, segnalando però che lo stesso non è ancora stato esaminato dal Cipe ed è quindi un testo ancora provvisorio.

Il senatore PAGNONCELLI (*PdL*) rileva l'opportunità di evidenziare le novità che il nuovo contratto di programma introduce rispetto al precedente.

Il presidente MATTEOLI (*PdL*) in relazione al contratto di programma - parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed RFI S.p.A., segnala che è intervenuto recentemente il decreto-legge 31 ottobre 2013, n. 126, recante misure finanziarie urgenti in favore di regioni ed enti locali ed interventi localizzati nel territorio. In particolare, l'articolo 2, comma 4, prevede che, al fine di consentire la prosecuzione degli interventi sulla rete ferroviaria nazionale e l'attuazione dei relativi programmi di investimento, fino alla conclusione della procedura di approvazione del contratto di programma - parte investimenti 2012-2016, i rapporti fra lo Stato e il gestore dell'infrastruttura, nel rispetto degli equilibri di finanza pubblica, sono regolati sulla base di quanto stabilito dal contratto di programma 2007-2011.

Il senatore FILIPPI (*PD*) osserva che per avere i chiarimenti richiesti il referente della Commissione non può che essere il Governo. Nel programma delle infrastrutture strategiche allegato alla Nota di aggiornamento del DEF 2013, richiamato dal rappresentante del Governo, ci sono aspetti molto interessanti, per approfondire i quali ricorda di aver già chiesto un apposito incontro con il ministro Lupi, atteso che la Commissione non ha potuto disporre di un tempo adeguato per esaminare il documento, a causa dell'accelerazione imposta dalle scadenze dei lavori parlamentari.

Lo schema del contratto di programma in esame, relativo alla parte servizi, copre il periodo 2012-2014 ed arriva quindi con grande ritardo all'esame del Parlamento. Questo non è certamente positivo, sia in quanto impedisce al Ministero e al gestore dell'infrastruttura di fare un'adeguata attività di programmazione dell'attività di manutenzione, sia in quanto non consente al Parlamento i necessari approfondimenti.

Anche per questa ragione, ha proposto in precedenza di poter ascoltare i rappresentanti di RFI S.p.A., che possiede informazioni essenziali per una migliore comprensione dei problemi. Le difficoltà segnalate dal Ministero ad effettuare una approfondita attività di vigilanza e controllo e la conseguente necessità di reperire risorse finanziarie per potenziare le relative strutture sono un problema concreto, considerato che, per quanto concerne il monitoraggio della rete ferroviaria e dei relativi problemi, il rapporto tra il Ministero e il gestore è chiaramente asimmetrico e sbilanciato a favore di quest'ultimo.

Il presidente MATTEOLI (*PdL*) ribadisce che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti non si può spogliare del controllo politico-strategico per quanto riguarda la gestione della rete ferroviaria. Al di là delle maggioranze politiche contingenti, il Governo non può rinunciare al suo ruolo istituzionale, che è appunto quello di dettare un indirizzo sui grandi temi strategici per il Paese. Purtroppo, malgrado l'attività di vigilanza e controllo tratteggiata dall'articolo 10 del provvedimento in esame, l'impostazione complessiva sembra andare in una direzione diversa, lasciando poco margine al Ministero e questo non è accettabile.

Il senatore FLORIS (*PdL*) concorda con le osservazioni del Presidente. È essenziale che il Governo mantenga il controllo e l'indirizzo strategico su settori così rilevanti come quello dei trasporti ferroviari, anche per garantire un maggiore e più efficace controllo della spesa pubblica. In termini più ampi, evidenzia come ciò sia tanto più necessario in un momento di grande difficoltà finanziaria, nel quale l'Italia deve anche rispondere degli impegni assunti dinanzi all'Unione europea, che, come ribadito recentemente, si aspetta un rigoroso rispetto del Patto di stabilità.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

SCONVOCAZIONE DELLA SEDUTA POMERIDIANA DI OGGI

Il PRESIDENTE comunica che la seduta, già convocata per oggi, mercoledì 6 novembre 2013, alle ore 14,30, non avrà più luogo.

La Commissione prende atto.

La seduta termina alle ore 9,30.

1.3.2.1.9. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 14 (pom.) del 12/11/2013

collegamento al documento su www.senato.it

LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8ª)
Ufficio di Presidenza integrato dai rappresentanti dei Gruppi parlamentari

Riunione n. 14
MARTEDÌ 12 NOVEMBRE 2013

Presidenza del Presidente
MATTEOLI

Orario: dalle ore 14,40 alle ore 16,30

AUDIZIONI INFORMALI DI ANCI, CONFCOMMERCIO, UCINA E CONFERENZA DEI PRESIDENTI DELLE REGIONI E DELLE PROVINCE AUTONOME SUI DISEGNI DI LEGGE NN. 120 E 370

1.3.2.1.10. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 15 (pom.) del 03/12/2013

collegamento al documento su www.senato.it

LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8ª)
Ufficio di Presidenza integrato dai rappresentanti dei Gruppi parlamentari

Riunione n. 15
MARTEDÌ 3 DICEMBRE 2013

Presidenza del Presidente
MATTEOLI

Orario: dalle ore 14,35 alle ore 15,45

AUDIZIONE INFORMALE DEL COMANDANTE GENERALE DEL CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO SUI DISEGNI DI LEGGE NN. 120 E 370

1.3.2.1.11. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 44 (pom.) del 10/12/2013

collegamento al documento su www.senato.it

LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8ª)

MARTEDÌ 10 DICEMBRE 2013
44ª Seduta

Presidenza del Presidente
MATTEOLI

Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti D'Angelis.

La seduta inizia alle ore 14,30.

IN SEDE REFERENTE

(120) ***D'ALI' e GIBIINO. - Riforma della legislazione in materia portuale***
(370) ***FILIPPI ed altri. - Riforma della legislazione in materia portuale***
(Seguito dell'esame congiunto e rinvio)

Prosegue l'esame congiunto, sospeso nella seduta antimeridiana del 9 ottobre.

Il presidente MATTEOLI osserva che, avendo la Commissione nella scorsa settimana concluso le audizioni informative di approfondimento legate ai disegni di legge in esame, occorre definire il seguito dell'*iter*. A suo avviso i tempi sono maturi per definire un testo in sede emendativa, per poi trasmettere il provvedimento all'esame dell'Assemblea.

Il relatore FILIPPI (*PD*) concorda con il Presidente, osservando che anche le indicazioni scaturite dalle audizioni svolte hanno confermato l'esigenza di arrivare in tempi rapidi alla definizione di un testo normativo da presentare in Assemblea. Occorre quindi fissare un termine per gli emendamenti in Commissione: in proposito, accogliendo anche l'invito rivoltogli dal Presidente, ha individuato alcuni

temi più significativi sui quali si dovrebbero concentrare le proposte emendative ai disegni di legge in titolo.

In primo luogo, gli emendamenti dovrebbero correggere i testi in esame per tenere conto delle modifiche già apportate alla legislazione vigente da alcuni provvedimenti di legge successivi. In particolare, per quanto riguarda l'autonomia finanziaria delle Autorità portuali, introdotta dal decreto-legge n. 83 del 2012, successivamente modificato dal decreto-legge n. 69 del 2013, occorrerebbe lasciare la possibilità alle Autorità portuali di incassare l'1 per cento dell'IVA dovuta sulle merci che entrano nel porto, eliminando però il limite di 90 milioni di euro annui e versando al fondo perequativo per il finanziamento dei porti, anziché l'intero gettito delle risorse così acquisite, solo una quota pari al 20 per cento, restando il residuo alle stesse Autorità portuali.

Per quanto riguarda le disposizioni in materia di "dragaggio", osserva che le modifiche introdotte dal decreto-legge n. 1 del 2012 e poi dal decreto-legge n. 69 del 2013 hanno recepito solo in parte le norme proposte nei disegni di legge in esame. Di conseguenza, occorre approvare le ulteriori modifiche.

Un altro tema è quello dell'introduzione di misure strutturali in favore dei porti di *transhipment,* consentendo alle Autorità portuali di variare le tasse di ancoraggio da un livello pari a zero ad un livello massimo.

Sottolinea quindi la necessità di intervenire anche sullo *status* giuridico dell'Autorità portuale e delle sue figure apicali, ossia il presidente e il segretario generale, anche per tenere conto delle indicazioni suggerite al riguardo da Assoporti (l'Associazione delle Autorità portuali). Anzitutto, occorre escludere le Autorità portuali dal perimetro delle pubbliche amministrazioni, per consentire di sottrarre il loro personale ai vincoli dei processi di revisione di spesa, atteso che le Autorità portuali hanno già ridotto sensibilmente i loro dipendenti e che l'inquadramento di questi ultimi è fatto con contratti di tipo privatistico.

Richiama poi l'esigenza di ridefinire il ruolo e i requisiti del presidente dell'Autorità portuale, anche per rispondere ai problemi interpretativi sollevati da alcune recenti sentenze. In proposito esistono due possibili soluzioni: nella procedura di nomina prevista dall'articolo 8 della legge n. 84 del 1994 si potrebbe eliminare il requisito della "massima e comprovata qualificazione professionale in settori dell'economia, dei trasporti e portuale" e dare pieno riconoscimento a esperienze di tipo politico-amministrativo. La nomina del presidente scaturisce infatti da una procedura concertata tra gli enti territoriali e il Governo e, anche in considerazione del ruolo di alta rappresentanza e di coordinamento che compete al presidente, la scelta deve necessariamente avvenire tra persone conosciute, che godano della fiducia di tutti i soggetti politico-amministrativi interessati. La seconda possibilità è quella di aggiungere ai requisiti previsti dalla legge quelli ulteriori dell'esperienza politica-amministrativa.

Quanto al segretario generale, trattandosi di una figura cui è affidata la gestione dell'Autorità, deve avere precisi e comprovati requisiti di competenza tecnico-giuridica. Al tempo stesso, si dovrebbe ribadire il rapporto fiduciario con il presidente, valutando la possibilità di prevedere che sia nominato direttamente da quest'ultimo.

Si sofferma poi sull'esigenza di dare all'Autorità portuale un effettivo ruolo di coordinamento rispetto a tutti i soggetti che intervengono nella filiera logistica. Attraverso intese, accordi di programma e altri strumenti, si dovrebbe consentire all'Autorità di facilitare la creazione delle piattaforme logistico-portuali attraverso lo sviluppo delle infrastrutture e dei piani regolatori portuali.

Come è stato segnalato alla Commissione da Assologistica, un altro tema della riforma è quello di un piano strategico nazionale della portualità, da inserire ad esempio nel Programma delle infrastrutture strategiche, allegato al Documento di economia e finanza (DEF). Infatti, una maggiore autonomia finanziaria delle Autorità portuali dovrebbe consentire anche di selezionare tra i porti italiani quelli che hanno maggiore capacità di sviluppo e di attrazione degli investimenti. Attraverso un piano strategico nazionale si potrebbe allora facilitare l'accesso delle realtà più dinamiche a ulteriori linee di credito e ai finanziamenti nazionali e comunitari.

Si sofferma quindi sulla questione dei porti minori, che non hanno i requisiti per diventare sedi di Autorità portuali. Per queste realtà si potrebbero definire forme di intervento delle Regioni che, nel rispetto delle competenze stabilite dal Titolo V della Costituzione, potrebbero individuare sistemi di finanziamento per favorire comunque lo sviluppo dei traffici e i necessari investimenti infrastrutturali.

Il senatore GIBIINO (*FI-PdL XVII*) concorda con l'impostazione generale delineata dal relatore, auspicando che sulle varie questioni si possano trovare soluzioni condivise. Chiede poi maggiori dettagli su come si intenda ridefinire il ruolo e i requisiti del presidente dell'Autorità portuale.

Il presidente MATTEOLI (*FI-PdL XVII*) condivide a sua volta l'impostazione degli interventi di modifica dei testi in esame ipotizzati dal relatore, ma esprime perplessità sulla effettiva possibilità di risolvere per via normativa alcuni dei problemi richiamati. In primo luogo ritiene difficile che si possa per legge escludere le Autorità portuali dal novero delle pubbliche amministrazioni, pur concordando sull'opportunità di tale intervento. Ricorda in proposito i numerosi tentativi compiuti in passato, anche dai vari Governi, che si sono purtroppo dovuti arrendere dinanzi alla complessità della questione.

Per quanto riguarda la ridefinizione del ruolo e dei requisiti del presidente dell'Autorità portuale, si tratta di una figura che svolge funzioni di rappresentanza istituzionale e di alta amministrazione e quindi di carattere "politico". La nomina deve pertanto indirizzarsi a soggetti che abbiano questo tipo di capacità, ma si tratta di un concetto difficile da esprimere in una formula normativa. Analoghe considerazioni valgono per la figura del segretario generale, che dovrebbe avere una specifica competenza tecnico-giuridica ed essere scelto direttamente dal presidente dell'Autorità portuale, senza il parere delle Commissioni parlamentari.

Relativamente alla questione dei porti minori, nell'impostazione dei disegni di legge in esame questi dovrebbero essere gestiti direttamente dalle Regioni. Tuttavia, egli ritiene che, come già accade in certe parti d'Italia, la soluzione migliore potrebbe essere invece quella di ricondurli sotto la gestione dei porti più vicini sedi di Autorità portuali, per assicurare le necessarie economie di scala. Osserva infatti che attribuire direttamente alle Regioni la gestione dei porti minori potrebbe, in molti casi, aggravare la spesa per le Regioni stesse, senza benefici per lo sviluppo degli scali. Senza invadere le competenze delle Regioni stabilite dal Titolo V della Costituzione, si tratta comunque di una questione che i disegni di legge in esame dovrebbero affrontare e sul quale egli invita a riflettere.

Il senatore VILLARI (*FI-PdL XVII*) a proposito della figura del segretario generale dell'Autorità portuale, suggerisce di istituire un albo che riunisca tutti i soggetti dotati dei requisiti necessari, che poi potrebbero essere selezionati dalle singole Autorità portuali.

Si sofferma quindi su una questione di carattere generale relativa all'*iter* d'esame dei disegni di legge: in numerosi interventi, anche recenti, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha preannunciato l'intenzione del Governo di intervenire sulla legislazione portuale, ad esempio modificando l'attuale assetto delle Autorità portuali. Occorre allora capire come il lavoro della Commissione si possa conciliare con le eventuali iniziative del Governo, al fine di garantire una riforma legislativa coerente.

Il senatore Maurizio ROSSI (*PI*) concorda con la necessità di chiarire preliminarmente le intenzioni del Governo in materia di riforma della legislazione portuale, organizzando un'apposita seduta per un confronto con il ministro Lupi. Ferma restando le prerogative del Parlamento, sarebbe comunque auspicabile un coordinamento.

Per quanto riguarda i porti minori, condivide la preoccupazione circa i costi aggiuntivi che, in molti casi, potrebbero derivare per le Regioni da una gestione diretta degli scali.

Il senatore CIOFFI (*M5S*) propone di selezionare i segretari generali delle Autorità portuali mediante concorso pubblico. Tale modalità, più trasparente ed efficace, potrebbe essere estesa anche ai

presidenti, dato che a questi si richiedono anche compiti di promozione e sviluppo dei traffici portuali.

Si dichiara poi favorevole alla possibilità di accorpare porti di minori dimensioni, spesso inutili, nell'ambito di Autorità portuali di maggiore rilevanza. Ciò dovrebbe però avvenire solo se realmente funzionale all'efficienza, all'efficacia e all'economicità degli scali.

In definitiva, auspica che cessino i fenomeni degenerativi, politico-clientelari, nella gestione delle Autorità portuali: occorre selezionare gli amministratori più capaci, magari anche dall'estero. Auspica anch'egli un chiarimento circa le intenzioni del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti in materia di attività portuali, rilevando comunque l'esigenza di un piano strategico nazionale del settore, richiesto anche da molti soggetti consultati in audizione dalla Commissione.

Il presidente MATTEOLI (*FI-PdL XVII*) osserva che, in qualsiasi *iter* legislativo, il Governo può sempre intervenire quando lo ritenga opportuno con proprie iniziative, come avvenuto del resto nella scorsa legislatura proprio durante l'esame della riforma della legislazione portuale. La Commissione e il Parlamento hanno comunque l'obbligo di portare avanti il proprio lavoro: se e quando il Governo riterrà di formulare eventuali proposte, queste saranno valutate insieme a quelle di iniziativa parlamentare.

In merito alla nomina del presidente dell'Autorità portuale, ribadisce che questa ha un carattere "politico", in quanto investita di funzioni di rappresentanza politico-istituzionale, ed è quindi sottratta ad altri tipi di scelte. D'altra parte, la separazione tra indirizzo politico e attività amministrativo-gestionale è ormai una caratteristica essenziale e ineliminabile delle pubbliche amministrazioni e non potrebbe essere disattesa in questo caso. Appare quindi indispensabile che nella riforma della legge di settore si chiarisca bene questo aspetto.

Per quanto riguarda il seguito dei lavori, ritiene che il relatore dovrebbe anzitutto formulare proposte di modifica che sopprimano quelle disposizioni già recepite nella legislazione vigente.

Il relatore FILIPPI (*PD*) concorda con il Presidente. Il Governo e il relatore possono, come da prassi, formulare proposte emendative ai disegni di legge in esame in ogni fase dell'*iter*, che saranno poi esaminate insieme a tutte le altre. Come relatore, si propone di presentare emendamenti che sintetizzino il più possibile le varie opinioni emerse in Commissione e, pertanto, si farà carico di verificare preliminarmente quelle sulle quali vi è un ampio consenso.

In merito ad alcune questioni specifiche che sono state richiamate, per quanto riguarda i porti minori ricorda che questi sono regolati da apposite norme regionali o sono gestiti dall'Autorità marittima. Pur condividendo la proposta di incentivare, laddove ne ricorrano le condizioni, l'accorpamento tra scali minori, considera opportuno anche offrire alle Regioni la possibilità di individuare forme di autonomia gestionale o finanziaria, soprattutto per quegli scali che, malgrado le dimensioni limitate, hanno però una certa importanza commerciale.

Relativamente all'esclusione delle Autorità portuali dal novero delle pubbliche amministrazioni, si tratta di individuare la norma da modificare. Concorda sul fatto che si tratta di un intervento tecnicamente complesso: l'obiettivo è comunque quello di sottrarre la Autorità portuali alla revisione di spesa, che appare nel loro caso insostenibile e ingiustificata.

Infine, con riferimento alla questione della nomina del presidente dell'Autorità portuale, in passato sono state ipotizzate anche forme di elezione diretta. Sono possibili più soluzioni, ma non ritiene opportuno ricorrere a selezioni di tipo concorsuale, perché si tratta di un ruolo di rappresentanza politico-istituzionale e come tale richiede necessariamente un'intesa tra i vari soggetti istituzionali locali e statali interessati. Occorre quindi specificare meglio requisiti e funzioni, senza il vincolo della comprovata qualificazione tecnica, che è invece indispensabile per la figura del segretario generale, cui compete un ruolo di tipo gestionale. Pur preservando il rapporto fiduciario con il presidente, è inoltre opportuno che l'incarico di segretario generale sia svincolato dal mandato del presidente stesso, per evitare qualunque forma di *spoil system*.

Il PRESIDENTE propone infine di rinviare ad una successiva seduta le ulteriori decisioni sull'organizzazione dei lavori, in particolare per quanto riguarda la fissazione del termine per la presentazione degli emendamenti.

La Commissione conviene.

Il seguito dell'esame congiunto è quindi rinviato.

IN SEDE CONSULTIVA

(1149) ***Conversione in legge del decreto-legge 31 ottobre 2013, n. 126, recante misure finanziarie urgenti in favore di regioni ed enti locali ed interventi localizzati nel territorio***
(Parere alla 5a Commissione. Seguito e conclusione dell'esame. Parere favorevole con osservazioni)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 19 novembre.

La relatrice CANTINI (*PD*), dopo aver ringraziato preliminarmente il senatore Pagnoncelli per il lavoro svolto in qualità di precedente relatore sul provvedimento in esame, illustra una proposta di parere favorevole con osservazioni (pubblicata in allegato al resoconto), che sintetizza le principali considerazioni emerse nel dibattito.

Il senatore RANUCCI (*PD*) dichiara di condividere la proposta illustrata dalla relatrice. Con riferimento all'osservazione relativa all'articolo 2, comma 19, propone di sostituire le parole: "nel cui territorio" con le altre: "nel cui arcipelago", in quanto tale formulazione è più precisa e tiene conto della diversa realtà amministrativa che si riscontra per le isole minori italiane.

Il senatore FILIPPI (*PD*) condivide il suggerimento del senatore Ranucci: in Italia, infatti, si hanno sia casi di Comuni nel cui territorio ricadono più isole minori, sia casi opposti di isole minori divise fra i territori amministrativi di più Comuni.
Esprime quindi anch'egli apprezzamento per la proposta di parere illustrata dalla relatrice, sottolineando in particolare l'importanza dell'osservazione relativa al contratto di programma - parte investimenti 2012-2016, tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI S.p.A., di cui all'articolo 2, comma 4. La richiesta che le Commissioni parlamentari competenti possano esaminare il nuovo contratto entro il 30 giugno 2014 è infatti essenziale, non essendo più accettabile che il Governo presenti i relativi schemi sempre in ritardo rispetto al periodo di validità e che, in attesa della definizione dei nuovi contratti, proroghi la validità di quelli precedenti. Per un comparto importante come quello ferroviario, si tratta di una scelta scorretta, che impedisce al Parlamento di valutare per tempo l'effettiva convenienza per lo Stato delle condizioni contrattuali riconosciute al gestore.

La relatrice CANTINI (*PD*) accoglie la proposta del senatore Ranucci e riformula conseguentemente lo schema di parere.

Il senatore PANIZZA (*Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE*), pur apprezzando lo schema di parere proposto dalla relatrice, contesta tuttavia la norma del provvedimento in esame contenuta nell'articolo 2, comma 6, che dispone il pagamento a Trenitalia del corrispettivo annuo per il servizio ferroviario regionale e locale direttamente da parte della Regione Valle d'Aosta. A fronte di questo pagamento, infatti, il Governo non ha ancora dato piena attuazione all'articolo 2 del decreto legislativo n. 194 del 2010, che trasferisce alla Regione Valle d'Aosta le funzioni di programmazione e di amministrazione in materia di servizi pubblici di trasporto ferroviario di interesse regionale e locale. Sottolinea che si tratta di una questione ormai annosa e, fino a quando il Governo non darà seguito agli impegni assunti a suo tempo, il suo Gruppo valuterà negativamente il disegno di legge in esame.

La relatrice CANTINI (*PD*) osserva che la norma prevista dall'articolo 2, comma 6, sembra comunque favorire la Regione Valle d'Aosta, perché esclude il corrispettivo a Trenitalia dai vincoli del patto di stabilità interno e opera già dall'anno in corso.

Il senatore FILIPPI (*PD*) concorda sulla natura di favore della disposizione, considerando altresì che la stessa vale fino all'attuazione del decreto legislativo n. 194 del 2010.

Il senatore PANIZZA (*Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE*), pur riconoscendo la disponibilità manifestata dal Governo con la norma in questione, chiarisce che il pagamento del corrispettivo a Trenitalia in questo modo resta a carico della Regione Valle d'Aosta mentre, se fosse stato attuato l'articolo 2 del decreto legislativo n. 194, lo Stato avrebbe trasferito non solo le funzioni di programmazione e amministrazione, ma anche le relative risorse finanziarie.

Il sottosegretario D'ANGELIS fa presente che la norma in discussione è stata inserita nel provvedimento in esame su espressa richiesta della Regione Valle d'Aosta, proprio per venire incontro alle esigenze di quest'ultima nelle more della piena attuazione del trasferimento di competenze.

Il PRESIDENTE chiarisce ulteriormente gli effetti della disposizione, sottolineando che essa favorisce obiettivamente le esigenze della Regione Valle d'Aosta e, pertanto, dovrebbe essere mantenuta nell'interesse stesso della Regione.

Non essendovi altre richieste di intervento, verificata la presenza del prescritto numero di senatori, pone in votazione la proposta di parere della relatrice, nel testo modificato (allegato al resoconto), che risulta approvata.

SULL'ESAME IN SEDE CONSULTIVA DEL DISEGNO DI LEGGE N. 1164

Il PRESIDENTE, in considerazione dell'imminente inizio della riunione degli Uffici di Presidenza riuniti delle Commissioni 8a e 10a, integrati dai rappresentanti dei Gruppi parlamentari, propone di rinviare l'esame del disegno di legge n. 1164. La successiva seduta della Commissione potrebbe svolgersi nel pomeriggio di martedì 17 dicembre, considerata l'impossibilità per i rappresentanti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di essere presenti in questa settimana per concomitanti

impegni istituzionali.

Conviene la Commissione.

SCONVOCAZIONE DELLA SEDUTA DI DOMANI

Il PRESIDENTE comunica che la seduta, già convocata per domani, mercoledì 11 dicembre, alle ore 14,30, non avrà luogo.

La Commissione prende atto.

La seduta termina alle ore 15,45.

SCHEMA DI PARERE PROPOSTO DALLA RELATRICE
SUL DISEGNO DI LEGGE N. 1149

La Commissione, esaminato per quanto di propria competenza il disegno di legge in titolo, esprime parere favorevole con le seguenti osservazioni:

- con riferimento all?articolo 1, comma 2 , in merito alla struttura di supporto del Commissario *ad acta* delegato al piano di rientro dal disavanzo per le società esercenti il trasporto regionale ferroviario nella Regione Campania, i cui oneri sono posti a carico delle risorse del piano stesso, derivanti dal Fondo per lo sviluppo e la coesione (articolo 16, comma 9, del decreto-legge n. 83 del 2012) e dal Fondo di rotazione per la concessione di anticipazioni alle Regioni in situazione di squilibrio finanziario (articolo 11, comma 13, del decreto-legge n. 76 del 2013), al fine di conseguire un utilizzo più razionale delle risorse già presenti nella Pubblica Amministrazione, si valuti l?opportunità di prevedere che il personale di tale struttura sia scelto, anche con procedure di mobilità, tra quello già in servizio presso le pubbliche amministrazioni locali della Campania;
- in merito alle disposizioni di cui all?articolo 2, comma 4, si raccomanda l?approvazione del contratto di programma - parte investimenti 2012-2016 entro il termine del 30 giugno 2014, per rendere gli investimenti in infrastrutture ferroviarie più aderenti alla realtà attuale e più rispondenti agli effettivi bisogni territoriali;
- considerato inoltre che il nuovo contratto di programma - parte investimenti sta arrivando con grande ritardo all?esame del Parlamento, si raccomanda altresì che il Governo effettui l?esame dei contratti di programma - parte investimenti e parte servizi tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed RFI SpA secondo una tempistica e un *iter* procedurale più rigorosi e precisi, attuando

quanto prima gli impegni assunti nel Programma delle infrastrutture strategiche, allegato alla Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza (DEF) 2013, e ribaditi nel corso dell?esame dell?Atto del Governo n. 21, contenente lo schema di contratto di programma 2012-2014 - parte servizi, In particolare, appare opportuno che le Commissioni parlamentari possano avere un ruolo più stringente di controllo, anche in merito alla coerenza degli avanzamenti dei lavori rispetto ai programmi e alla conseguente allocazione dei fondi, anche al fine di adoperare le risorse sottoutilizzate per il potenziamento degli assi ferroviari dei nodi strategici, necessari per la crescita dell?economia reale;

- con riferimento all?articolo 2, commi da 12 a 15, riguardanti il mantenimento in essere del Comitato permanente di consulenza globale e di garanzia per le privatizzazioni, al fine di evitare la permanenza di un organo già soppresso dal decreto-legge n. 95 del 2012 nell?ambito della revisione della spesa pubblica, si propone di valutare la soppressione dei commi succitati. Sarebbe opportuno, in ogni caso, introdurre la consultazione preventiva delle competenti Commissioni parlamentari sul programma di privatizzazioni;
- con riferimento all?articolo 2, comma 19, nel caso di Comune che abbia sede giuridica in un?isola minore e nel cui territorio insistano altre isole minori con centri abitati, si tenga conto nella ripartizione delle risorse derivanti dalla tassa di sbarco della proporzione rispetto agli sbarchi effettuati nelle isole medesime. Allo stesso modo, nel caso di isola minore in cui vi siano più comuni, si individui un meccanismo attraverso il quale le risorse risultanti della tassa di sbarco siano divise proporzionalmente tra tutti i comuni e non siano introitate solo dal comune in cui è situato il porto di sbarco.

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE SUL DISEGNO DI LEGGE N. 1149

La Commissione, esaminato per quanto di propria competenza il disegno di legge in titolo, esprime parere favorevole con le seguenti osservazioni:

- con riferimento all?articolo 1, comma 2 , in merito alla struttura di supporto del Commissario *ad acta* delegato al piano di rientro dal disavanzo per le società esercenti il trasporto regionale ferroviario nella Regione Campania, i cui oneri sono posti a carico delle risorse del piano stesso, derivanti dal Fondo per lo sviluppo e la coesione (articolo 16, comma 9, del decreto-legge n. 83 del 2012) e dal Fondo di rotazione per la concessione di anticipazioni alle Regioni in situazione di squilibrio finanziario (articolo 11, comma 13, del decreto-legge n. 76 del 2013), al fine di conseguire un utilizzo più razionale delle risorse già presenti nella Pubblica Amministrazione, si valuti l?opportunità di prevedere che il personale di tale struttura sia scelto, anche con procedure di mobilità, tra quello già in servizio presso le pubbliche amministrazioni locali della Campania;
- in merito alle disposizioni di cui all?articolo 2, comma 4, si raccomanda l?approvazione del contratto di programma - parte investimenti 2012-2016 entro il termine del 30 giugno 2014, per rendere gli investimenti in infrastrutture ferroviarie più aderenti alla realtà attuale e più rispondenti agli effettivi bisogni territoriali;
- considerato inoltre che il nuovo contratto di programma - parte investimenti sta arrivando con grande ritardo all?esame del Parlamento, si raccomanda altresì che il Governo effettui l?esame dei contratti di programma - parte investimenti e parte servizi tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed RFI SpA secondo una tempistica e un *iter* procedurale più rigorosi e precisi, attuando quanto prima gli impegni assunti nel Programma delle infrastrutture strategiche, allegato alla Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza (DEF) 2013, e ribaditi nel corso dell?esame dell?Atto del Governo n. 21, contenente lo schema di contratto di programma 2012-2014 - parte

servizi, In particolare, appare opportuno che le Commissioni parlamentari possano avere un ruolo più stringente di controllo, anche in merito alla coerenza degli avanzamenti dei lavori rispetto ai programmi e alla conseguente allocazione dei fondi, anche al fine di adoperare le risorse sottoutilizzate per il potenziamento degli assi ferroviari dei nodi strategici, necessari per la crescita dell?economia reale;

- con riferimento all?articolo 2, commi da 12 a 15, riguardanti il mantenimento in essere del Comitato permanente di consulenza globale e di garanzia per le privatizzazioni, al fine di evitare la permanenza di un organo già soppresso dal decreto-legge n. 95 del 2012 nell?ambito della revisione della spesa pubblica, si propone di valutare la soppressione dei commi succitati. Sarebbe opportuno, in ogni caso, introdurre la consultazione preventiva delle competenti Commissioni parlamentari sul programma di privatizzazioni;
- con riferimento all?articolo 2, comma 19, nel caso di Comune che abbia sede giuridica in un?isola minore e nel cui arcipelago insistano altre isole minori con centri abitati, si tenga conto nella ripartizione delle risorse derivanti dalla tassa di sbarco della proporzione rispetto agli sbarchi effettuati nelle isole medesime. Allo stesso modo, nel caso di isola minore in cui vi siano più comuni, si individui un meccanismo attraverso il quale le risorse risultanti della tassa di sbarco siano divise proporzionalmente tra tutti i comuni e non siano introitate solo dal comune in cui è situato il porto di sbarco.

1.3.2.1.12. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 45 (pom.) del 17/12/2013

collegamento al documento su www.senato.it

LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8ª)

MARTEDÌ 17 DICEMBRE 2013
45ª Seduta

Presidenza del Presidente
MATTEOLI

La seduta inizia alle ore 15.

IN SEDE REFERENTE

(120) ***D'ALI' e GIBIINO. - Riforma della legislazione in materia portuale***
(370) ***FILIPPI ed altri. - Riforma della legislazione in materia portuale***
(Seguito dell'esame congiunto e rinvio)

Prosegue l'esame congiunto, sospeso nella seduta antimeridiana del 10 dicembre.

Il relatore FILIPPI (*PD*) preannuncia l'intenzione, secondo quanto anticipato nella seduta precedente, di predisporre alcune ipotesi di proposte emendative ai disegni di legge in esame, che forniscano risposta alle principali questioni emerse nel dibattito. Tali ipotesi di modifica in primo luogo ampliano l'autonomia finanziaria delle Autorità portuali attraverso l'aumento progressivo della compartecipazione all'IVA dovuta sull'importazione delle merci introdotte in Italia nei diversi porti, l'eliminazione del limite massimo previsto dalla normativa vigente e la riduzione al 20 per cento del versamento al fondo perequativo istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Altri emendamenti in via di predisposizione sono diretti a escludere le Autorità portuali e il relativo personale dal perimetro delle pubbliche amministrazioni e, conseguentemente, dalle limitazioni derivanti ai processi di revisione della spesa.

Fa poi presente il proposito di ridefinire il ruolo e i requisiti del presidente dell'Autorità portuale,

accentuandone le caratteristiche di rappresentanza politico-istituzionale, anche per risolvere alcune questioni interpretative emerse a seguito di recenti pronunce giurisprudenziali, nonché il ruolo e i requisiti del segretario generale della stessa Autorità, che dovrebbe essere nominato dal presidente con un incarico di uguale durata.

Preannuncia quindi un emendamento concernente i sistemi multi-portuali e logistici, al fine di ampliare le previsioni contenute nell'articolo 46 del decreto-legge n. 201 del 2011, e di semplificare le competenze dei diversi soggetti istituzionali coinvolti. Un altro intervento potrebbe essere diretto a prevedere un piano strategico nazionale dei porti, per dare un indirizzo unitario e accrescere la competitività del sistema portuale italiano, in funzione della specializzazione.

Per quanto riguarda, infine, i porti minori, che non possono fruire dell'autonomia finanziaria prevista per i porti di livello nazionale, ritiene che sia comunque opportuno individuare capacità di autonomia finanziaria e gestionale che possano essere concessi dalle Regioni.

Si riserva di definire quanto prima i testi di tali ipotesi di modifica, auspicando che sulle stesse si possa registrare un'ampia condivisione all'interno della Commissione, al fine di poterle poi tradurre in emendamenti formali.

Il senatore RANUCCI (*PD*) pone la questione del rapporto tra le Autorità portuali e i territori di riferimento e osserva che alcuni porti assumono un'importanza decisiva per l'economia locale, soprattutto quando insistono nel territorio di piccoli comuni. La conseguenza è che le relative Autorità portuali sono in grado di esercitare una influenza notevole sulle scelte politiche degli enti locali, spesso rafforzata cooptando al proprio interno alcuni degli stessi amministratori locali. Tale commistione rappresenta un'ingerenza impropria che dovrebbe essere evitata e sanzionata.

Il senatore Maurizio ROSSI (*PI*), in riferimento all'intervento del senatore Ranucci, sottolinea che sono normali interazioni molto rilevanti tra le Autorità portuali e i comuni di riferimento, dato che spesso i porti hanno un'importanza decisiva per il territorio locale, ad esempio sotto l'aspetto economico ed infrastrutturale, anche se ciò non dovrebbe consentire interferenze indebite.

Condivide poi le linee generali esposte dal relatore circa le modifiche da apportare al testo dei disegni di legge in esame, in vista della prosecuzione dei lavori della Commissione.

Il senatore CIOFFI (*M5S*) concorda sulle critiche del senatore Ranucci circa le commistioni indebite che si possono creare tra le Autorità portuali e gli enti locali di riferimento, più volte censurate anche dal suo Gruppo.

Proprio al fine di ridurre le ingerenze politiche, ritiene che la figura del presidente dell'Autorità portuale non debba avere caratteristiche "politiche", ma "tecniche", trattandosi di un soggetto chiamato a gestire al meglio il porto, al fine di assicurarne il buon rendimento economico. Anche la definizione del piano regolatore portuale, che rientra tra i compiti del presidente, può essere sottratta alle pressioni politiche.

Il presidente MATTEOLI (*FI-PdL XVII*), relativamente alle considerazioni svolte dal senatore Cioffi sulla figura del presidente dell'Autorità portuale, sottolinea che si tratta di due questioni distinte: da una parte verificare la possibilità di sottrarre la nomina del presidente a condizionamenti politici, dall'altra definirne meglio il ruolo. A parte la questione della procedura di nomina, ribadisce la propria convinzione che il presidente dell'Autorità portuale debba avere un ruolo di rappresentanza politico-istituzionale, distinto da quello del segretario generale, che ha invece funzioni tecnico-gestionali. Tale impostazione è del resto coerente a quella ormai invalsa nel resto della pubblica amministrazione, dove vi è una netta separazione tra funzione di indirizzo politico e funzione gestionale.

Ringrazia quindi il relatore Filippi per il lavoro svolto, osservando che le ipotesi emendative preannunciate rispondono a una serie di questioni di grande rilievo emerse nel corso dell'esame e delle

connesse audizioni di approfondimento. Cita ad esempio, oltre alla ridefinizione del ruolo e dei requisiti del presidente e del segretario generale dell'Autorità portuale, il tema dei servizi multiportuali e logistici, che si lega anche al coordinamento con le reti transeuropee di trasporto (TEN-T). Un altro argomento importante è quello dell'autonomia finanziaria delle Autorità portuali: pur condividendo la proposta di estenderla, sottolinea che le quote di compartecipazione al gettito IVA delle merci in entrata nei porti debbono tenere conto necessariamente dei vincoli imposti dalla crisi della finanza pubblica.

Si sofferma poi sulla questione dei "dragaggi" in ambito portuale: in uno scambio informale, il relatore Filippi gli ha preannunciato il proposito di modificare gli articoli 184-*bis* e 185 del decreto legislativo n. 152 del 2006. Nel riservarsi di valutare meglio la proposta di intervento una volta formalizzato il testo dell'emendamento, ricorda che la materia dei dragaggi è stata oggetto di successivi interventi normativi, dei quali occorre tenere conto.

Ritiene infine opportuno che la Commissione possa fissare quanto prima un termine per la presentazione degli emendamenti, in modo da consentire una rapida prosecuzione dell'*iter* di esame.

Il seguito dell'esame congiunto è quindi rinviato.

IN SEDE CONSULTIVA

(1164) ***Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese per la realizzazione e l'esercizio di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione, con Allegati, fatto a Roma il 30 gennaio 2012***, approvato dalla Camera dei deputati

(Parere alla 3a Commissione. Esame e rinvio)

Il relatore BORIOLI (*PD*) illustra il provvedimento in esame, che reca l'autorizzazione alla ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese per la realizzazione e l'esercizio della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, con Allegati, firmato a Roma il 30 gennaio 2012.

Tale collegamento ferroviario si colloca nella tratta strategica del corridoio mediterraneo della rete transeuropea TEN-T e costituisce una porzione del Progetto prioritario "Lione-Trieste-Budapest-Confine ucraino", al centro degli assi di comunicazione tra il Nord e il Sud dell'Europa.

Ricorda che l'Accordo costituisce un protocollo addizionale all'Accordo tra Italia e Francia stipulato a Torino il 29 gennaio 2001 e ratificato con la legge n. 228 del 2002: esso prevedeva la realizzazione della tratta ferroviaria per il trasporto di merci e passeggeri tra Torino e Lione e definiva la prima fase della realizzazione della parte comune italo-francese, con l'avvio delle relative attività propedeutiche, quali la costituzione della società LTF *(Lyon Turin Ferroviaire),* per la realizzazione degli studi e dei lavori preliminari della parte comune italo-francese nonché delle opere connesse alla predisposizione e alla realizzazione dei relativi progetti.

Con il nuovo Accordo le Parti stabiliscono le condizioni di realizzazione del progetto di collegamento nonché le condizioni di esercizio dell'opera, una volta realizzata, e inoltre si definisce la disciplina relativa alla costituzione e al funzionamento del Promotore pubblico, al quale sarà affidata la gestione.

Tale Accordo non costituisce uno dei protocolli addizionali previsti dall'articolo 4 dell'Accordo del

2001 per definire le modalità di realizzazione delle fasi successive e, in particolare, non ha come oggetto quello di permettere l'avvio dei lavori definitivi della parte comune italo-francese: quest'ultimo adempimento - come specificato all'articolo 1 dell'Accordo - richiederà l'approvazione di un protocollo addizionale separato, tenendo conto in particolare della partecipazione definitiva dell'Unione europea al progetto.

Fa presente, quindi, che il disegno di legge si suddivide in cinque articoli. Gli articoli 1 e 2 contengono, rispettivamente, l'autorizzazione alla ratifica e l'ordine di esecuzione dell'Accordo internazionale.

L'articolo 3, inserito durante l'esame presso la Camera dei deputati, specifica che ai fini dell'attuazione dell'articolo 6.4 dell'Accordo, il direttore generale e il direttore amministrativo e finanziario del Promotore pubblico sono nominati previa comunicazione alle competenti Commissioni parlamentari.

L'articolo 4 reca disposizioni in tema di adempimenti finanziari e stabilisce che dalla legge di ratifica non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Esso rinvia inoltre a un successivo Protocollo addizionale la disciplina dell'avvio dei lavori connessi alla realizzazione della sezione transfrontaliera della parte comune della linea Torino-Lione. Alla copertura degli oneri derivanti da tale Protocollo addizionale si provvederà attraverso la relativa legge di autorizzazione alla ratifica.

Infine l'articolo 5 disciplina l'entrata in vigore.

Per quanto riguarda l'Accordo, esso si compone di 28 articoli, suddivisi in 7 titoli, e 3 allegati.

Nel Titolo I sono contenute disposizioni di carattere generale. In particolare, l'articolo 1 individua l'oggetto dell'Accordo che, come già evidenziato, consiste nello stabilire le condizioni di realizzazione del progetto di collegamento ferroviario misto merci-viaggiatori tra Torino e Lione, le condizioni di esercizio dell'opera dopo la sua realizzazione e quelle di miglior utilizzo della linea storica del Fréjus.

In base alle definizioni elencate all'articolo 2, la sezione internazionale, cioè l'insieme delle opere, degli impianti e delle attrezzature ferroviarie costruite o da costruire tra Saint-Didier de-la-Tour e il nodo ferroviario di Torino, risulta costituita da tre parti: la parte francese, quella comune italo-francese e quella propriamente italiana. La sezione transfrontaliera, inoltre, è quella sezione della parte comune compresa tra Saint-Jean-de-Maurienne in Francia e Susa-Bussoleno in Italia. Viene poi specificato che il Promotore pubblico è l'organo comune, dotato di personalità giuridica, pariteticamente costituito e controllato da Francia e Italia per le finalità di cui all'articolo 6 dell'Accordo in esame.

Mentre l'articolo 3 definisce i principi generali, l'articolo 4 rimanda all'Allegato I (che è parte integrante dell'Accordo) per la mappa della parte comune italo-francese, indicando nel dettaglio le infrastrutture che la costituiscono e prevedendo che, per la loro realizzazione, si proceda per fasi funzionali. In una prima fase, oggetto dell'Accordo in esame, sarà realizzata la sezione transfrontaliera, che comprende le stazioni di Saint-Jean-de-Maurienne e di Susa nonché i raccordi alle linee esistenti. In aggiunta, Rete Ferroviaria Italiana (RFI) realizzerà lavori di miglioramento della capacità sulla linea storica tra Avigliana e Bussoleno. La disposizione, infine, prevede che la consistenza delle fasi successive sia definita dalle Parti nell'ambito di accordi ulteriori.

In merito, il relatore segnala che il progetto definitivo della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino ? Lione è stato presentato presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il 31 gennaio 2013. In base ad esso, la Torino-Lione consisterà, nel tratto italiano, in 12 chilometri di galleria profonda e poco più di 3 chilometri di sistemazioni in superficie nella piana di Susa, riutilizzando a destinazione ferroviaria l'autoporto già esistente. In particolare, il progetto definitivo è costituito da un tunnel di base di 57 chilometri (due gallerie indipendenti a singolo binario con rami di comunicazione ogni 333 metri) che trasformerà l'attuale tratta di valico in una linea di pianura; una sezione transfrontaliera che sul lato italiano si estende per 18,1 chilometri, di cui 12,5 nel tunnel di base. La parte in superficie nella Piana di Susa per 2,6 chilometri e la connessione alla linea storica a Bussoleno per 3 chilometri, di cui 2,1 chilometri in galleria; una galleria geognostica e di servizio de La Maddalena a Chiomonte di 7,5 chilometri.

Come già accennato, ai sensi dell'articolo 5 dell'Accordo, la definizione delle modalità di avvio dei lavori definitivi della sezione comune italo-francese è demandata, in conformità alle disposizioni dell'articolo 4 dell'Accordo del 2001, a un nuovo Protocollo addizionale.

Il relatore si sofferma poi sul Titolo II, che contiene le disposizioni relative alla *governance* del progetto e al diritto applicabile. In particolare, con l'articolo 6 sono delineati il ruolo, le funzioni e le responsabilità del Promotore pubblico, ente aggiudicatore ai sensi della direttiva 2004/17/CE del 3 marzo 2004. Il Promotore, che ha la qualifica di gestore dell'infrastruttura della sezione transfrontaliera, è l'unico responsabile della conclusione e del "monitoraggio" dell'esecuzione dei contratti richiesti dalla progettazione, dalla realizzazione e dall'esercizio di tale sezione dell'opera; esso deve inoltre assicurare la direzione strategica e operativa del progetto ed è responsabile del suo buon fine anche nei confronti dell'Unione europea. La sua sede legale è a Chambéry, in Francia, mentre la Direzione operativa è fissata a Torino. Il Promotore è istituito dalle Parti e il suo Consiglio di amministrazione ha una composizione paritaria tra i due Stati.

L'articolo 7 istituisce in seno al Promotore pubblico una Commissione dei contratti, composta di dodici membri nominati per metà da ciascuna Parte, e ne delinea competenze e responsabilità.

L'articolo 8 istituisce un Servizio permanente di controllo incaricato del rispetto del corretto impiego dei fondi pubblici, dell'efficienza economica, finanziaria e tecnica del Promotore pubblico e della corretta esecuzione del progetto.

Tale servizio, collocato presso il Promotore pubblico, è composto da dodici esperti nei settori interessati dalle attività del Promotore, nominati per metà da ciascuna Parte.

L'articolo 9 disciplina la composizione, le competenze e le funzioni della Commissione intergovernativa e dei due organismi che essa è chiamata ad istituire nel proprio ambito, ossia il Comitato di sicurezza tecnica e il Comitato di sicurezza antisabotaggio/antiterrorismo (ASAT). L'articolo riguarda anche le funzioni degli organismi di controllo e di regolamentazione costituiti in applicazione dell'articolo 30 della direttiva 2001/14/CE.

L'articolo 10 regola in forma dettagliata quale sia il diritto applicabile con riferimento sia all'aggiudicazione ed esecuzione dei contratti di appalto sia alla costruzione degli impianti e all'esercizio delle opere della sezione transfrontaliera, sia alle condizioni di lavoro e di occupazione.

Gli articoli 11 e 12 riguardano la proprietà delle opere e l'eventuale ricapitalizzazione del Promotore pubblico.

L'articolo 13 contempla infine la possibilità che il Promotore pubblico riceva, nel termine di dodici mesi dalla sua costituzione, la totalità o una parte dei diritti e degli obblighi di LTF (*Lyon Turin Ferroviaire*) SAS.

Nel Titolo III sono definite le modalità di finanziamento tra le Parti delle prestazioni relative agli studi, alle ricognizioni e ai lavori preliminari per il progetto relativo alla parte comune della sezione internazionale.

In particolare, ai sensi dell'articolo 15, i sovracosti derivanti dal cambiamento del tracciato in Italia rispetto al progetto originario ("Sinistra Dora") saranno sostenuti totalmente dalla Parte italiana, che beneficerà della globalità del relativo finanziamento europeo.

Il Titolo IV precisa le modalità di finanziamento delle prestazioni realizzate durante la realizzazione delle opere definitive della parte comune italo-francese.

L'articolo 16, in particolare, contiene i principi generali mentre l'articolo 17 reca i principi per il "montaggio" giuridico, economico e finanziario.

L'articolo 18 specifica poi che per la prima fase, riguardante la realizzazione della sezione transfrontaliera, al netto del contributo dell'Unione europea e della parte finanziata con i diritti di pedaggio versati dalle imprese ferroviarie, la "chiave di ripartizione" tra Italia e Francia sia del 57,9 per cento per la parte italiana e del 42,1 per cento per la parte francese, nei limiti del costo stimato nel progetto definitivo, certificato da un terzo esterno. Oltre questo importo certificato, i costi saranno ripartiti al 50 per cento tra le due Parti. L'articolo 19 contiene le disposizioni demaniali e fondiarie.

Con il Titolo V (articoli 20-22) sono definiti i principi applicabili alla messa in servizio e all'esercizio della sezione transfrontaliera, con particolare riferimento alla sicurezza, all'organizzazione dei soccorsi e alla gestione delle circostanze eccezionali (articolo 21), alla cooperazione tra gli Stati e ai controlli di frontiera (articolo 22).

Il Titolo VI (articoli 23-25) contiene le misure di accompagnamento del progetto. In particolare l'articolo 23 impegna le Parti a condurre politiche dirette a favorire il trasferimento modale del trasporto nelle Alpi dalla strada alla ferrovia, conformemente agli obiettivi della Convenzione per la protezione delle Alpi.

In base all'articolo 24 le Parti, al fine di stabilire le misure di accompagnamento necessarie a garantire lo sviluppo del traffico merci sul corridoio Torino-Lione e a trasferire al Promotore pubblico la gestione dell'infrastruttura della linea storica del Fréjus, si impegnano a modificare opportunamente la Convenzione relativa alle stazioni di Modane e Ventimiglia e alle sezioni ferroviarie tra le due stazioni, firmata il 29 gennaio 1951 e ratificata con la legge n. 1907 del 1952.

L'articolo 25 prevede che i canoni di utilizzo della sezione transfrontaliera della nuova linea e della linea storica tra le interconnessioni con la nuova linea siano fissati dal Promotore pubblico in conformità ai principi di cui alla direttiva 2001/14/CE.

Il Titolo VII reca le disposizioni finali.

L'articolo 26 riconosce alle Parti la possibilità di emendare il testo dell'Accordo, in particolare al fine di prevedere prestazioni supplementari minori.

L'articolo 27 demanda a un tribunale arbitrale appositamente istituito la composizione delle controversie tra le Parti o tra una Parte e il Promotore pubblico.

L'articolo 28, infine, reca le disposizioni inerenti alla ratifica e all'entrata in vigore dell'Accordo. E' specificato che le disposizioni dell'Accordo abrogano quelle degli accordi del 15 gennaio 1995 e del 29 gennaio 2001, nella misura in cui sono ad esse contrarie.

L'Accordo comprende anche tre allegati: l'allegato 1, recante le due cartine della sezione transfrontaliera che comprende le stazioni internazionali di Susa e Saint-Jean-de-Maurienne, nonché i raccordi alle linee già esistenti; l'allegato 2, recante un documento sui principi per il montaggio giuridico, economico e finanziario dell'opera; l'allegato 3, recante un documento sui principi relativi alle misure di trasferimento modale adottate dai due Stati.

Il senatore CROSIO (*LN-Aut*) si sofferma sul punto 9.2.2, lettera f), dell'Accordo in esame, in base al quale il Comitato di sicurezza tecnica, istituito nell'ambito della Conferenza intergovernativa fra Italia e Francia, ha il compito di proporre la politica e il tema delle esercitazioni di sicurezza e di sottoporre alla Conferenza le conclusioni derivanti dalle esperienze acquisite. Ritiene che tale norma sia estremamente generica e non definisca a sufficienza le procedure da adottare per garantire la sicurezza legata alla realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione.

Si tratta di una grave lacuna, considerato che per altri progetti analoghi (ad esempio il traforo del San Gottardo) sono stati definiti protocolli di sicurezza molto più precisi e rigorosi, con dovizia di riferimenti tecnici.

Il senatore SCIBONA (*M5S*) esprime la propria contrarietà alla realizzazione della linea ferroviaria Torino-Lione, oggetto dell'Accordo in esame. Ricorda che il Movimento 5 Stelle ha da tempo messo in evidenza i motivi tecnici e di opportunità che dimostrano l'inutilità dell'opera. In primo luogo, i traffici lungo la linea sono in calo da oltre un decennio, sia per le merci sia per i passeggeri. La conseguenza è che la linea è attualmente utilizzata per meno del 10 per cento della sua capacità: prima di realizzare una nuova infrastruttura, sarebbe stato opportuno cercare di sfruttare appieno quella già esistente.

Sottolinea quindi la contraddittorietà delle scelte operate dal Governo in relazione a tale progetto: da una parte si intende realizzare la nuova linea per sviluppare il traffico delle merci su ferrovia, ma dall'altra si pongono le basi per un aumento del traffico su gomma, attraverso l'ampliamento della

seconda "canna" del Fréjus. Un'altra incongruenza riguarda il fatto che all'aumento previsto del numero di tracce della nuova linea da Torino a Lione corrisponde un numero di tracce libere assai inferiore nella parte da Torino verso est, il che determina l'impossibilità di utilizzare appieno il nuovo tracciato.

A suo avviso, un approccio più corretto sarebbe stato, come si è fatto per la linea ad alta velocità nella parte orientale del Corridoio mediterraneo, quello di utilizzare in primo luogo tutte le tracce dell'infrastruttura già esistente, prima di realizzare quella nuova. Ulteriori preoccupazioni sorgono poi in relazione alle disposizioni degli articoli 6 e 10 dell'Accordo: esse prevedono che per gli appalti legati alla progettazione e realizzazione dell'opera si applichi la legge francese; ciò potrebbe impedire l'applicazione dei controlli più severi previsti dalla legge italiana contro le infiltrazioni mafiose, per le quali già sono stati denunciati rischi concreti. Preannuncia, infine, la presentazione di una proposta di parere contrario da parte del suo Gruppo.

Il senatore SONEGO (*PD*) ritiene che la relazione svolta dal senatore Borioli dimostri chiaramente l'importanza fondamentale dell'Accordo in esame: esso rafforza le relazioni bilaterali tra Italia e Francia, dà attuazione a una delle più importanti strategie dell'Unione europea nel settore dei trasporti, rinvigorisce l'impegno dell'Italia nell'opera, dopo le incertezze degli anni passati.

Sottolinea i benefici connessi alla realizzazione del progetto, a cominciare da quelli sull'ambiente, per la riduzione del traffico merci su gomma a favore di quello ferroviario. Un'esperienza analoga si è avuta in Trentino-Alto Adige con il progetto della ferrovia del Brennero, sostenuto con convinzione da tutte le parti politiche e sociali.

Conferma quindi il proprio favore nei confronti del progetto della linea ferroviaria Torino-Lione e del disegno di legge di ratifica in esame. E' fondamentale che il progetto sia portato a compimento, completando oltre Verona anche la parte orientale del corridoio mediterraneo nel quale è inserita la Torino-Lione, così da collegare le regioni settentrionali del Paese con l'Europa centro-orientale. In proposito, sarebbe utile che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti riferisca alla Commissione per illustrare gli orientamenti del Governo.

Il senatore CERVELLINI (*Misto-SEL*) manifesta la propria contrarietà al progetto della linea Torino-Lione: si tratta di un'opera frutto di una scelta ideologica, con una serie di incongruenze tecniche, giuridiche ed economiche. Lamenta che l'Italia abbia accettato passivamente decisioni prese altrove senza poter fare una progettazione coerente sul sistema ferroviario nazionale. Osserva che la Francia ha saputo tutelare meglio gli interessi nazionali e mette in evidenza che l'opera arrecherà una serie di guasti al paesaggio, senza alcuna cura per lo sviluppo sostenibile dei traffici.

Ciò è tanto più grave considerando le difficoltà economiche del Paese: invita quindi i partiti politici a una riflessione. Esistono molte altre infrastrutture sulle quali sarebbe opportuno investire, ad esempio per il potenziamento delle reti locali e dell'intermodalità. Continuare in modo pervicace con questa opzione rischia di far dissipare le scarse risorse ancora disponibili in investimenti di utilità assai dubbie per i cittadini e per l'economia.

Il senatore CIOFFI (*M5S*) ritiene che la costruzione della linea Torino-Lione sia un'opera sostanzialmente inutile: essa non gioverà alle relazioni bilaterali fra l'Italia e la Francia, anche perché la linea è sottoutilizzata, non darà vantaggi apprezzabili in termini di miglioramento dei trasporti né di incrementi occupazionali. Lamenta che si stanno spendendo inutilmente 9 miliardi di euro che potrebbero essere impiegati per finalità migliori, potenziando il trasporto locale o i collegamenti ferroviari con i porti. Inoltre, rileva una contraddizione circa l'asserita volontà di ridurre il trasporto merci su gomma e l'ennesimo finanziamento offerto a questo settore nel disegno di legge di stabilità, che costituisce una forma di sostegno artificiale.

Conclusivamente, ritiene che manchi da parte della politica una visione coerente di sistema. Ribadisce

le altre perplessità già espresse sull'Accordo in esame, a cominciare dalla impossibilità di applicare la legislazione antimafia italiana e conferma infine la contrarietà del proprio Gruppo.

La senatrice CARDINALI (*PD*) osserva che il progetto della linea Torino-Lione è stato affrontato nei suoi vari aspetti dal Parlamento in tutte le sedi competenti. Pur rispettando le opinioni contrarie espresse da altri senatori, manifesta il proprio sostegno convinto all'opera, lamentando il carattere superficiale e affrettato di alcuni giudizi. Ritiene che il testo dell'Accordo sia scritto in maniera corretta, mentre è da criticare il fatto che la ratifica intervenga dopo quasi due anni dalla stipulazione.

Sottolinea che comunque l'Accordo in questione non riguarda la realizzazione dell'opera, ma stabilisce solo compiti e funzioni degli enti competenti, posto che per l'avvio dei lavori si dovrà procedere alla conclusione di specifici protocolli. Fa presente, infine, che molte delle questioni richiamate dovrebbero essere affrontate più correttamente nella sede referente della Commissione di merito e non in sede consultiva.

Il senatore Maurizio ROSSI (*PI*) concorda sull'utilità della linea ferroviaria Torino-Lione, lamentando però che un'uguale attenzione non sia stata riservata alla linea Genova-Ventimiglia-Nizza, che attende da anni il raddoppio dei binari per consentire un adeguato collegamento tra l'Italia e la Francia.

Il senatore Stefano ESPOSITO (*PD*) ritiene che sulla questione dei controlli antimafia previsti sugli appalti connessi all'opera in esame, si potrebbe interpellare utilmente la Commissione antimafia. Ricorda incidentalmente che giovedì 19 dicembre la Commissione antimafia ascolterà in audizione il procuratore della Repubblica di Torino Gian Carlo Caselli, che ha competenza per territorio e potrebbe fornire utili elementi.

Al di là dell'applicabilità o meno della legislazione antimafia italiana, in questo momento il rischio più grave è legato al fenomeno delle aziende italiane che stanno trasferendo la propria sede in Francia, che potrebbe creare problemi per il controllo dei subappalti.

Il presidente MATTEOLI (*FI-PdL XVII*) ribadisce il proprio sostegno convinto al progetto della linea ferroviaria Torino-Lione, alla cui realizzazione egli ha contribuito anche nella sua precedente veste di Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

A partire dalla firma del primo accordo tra Italia e Francia nel 2001, ricorda che tutti i Governi che si sono succeduti, indipendentemente dall'orientamento politico, hanno operato per il successo dell'iniziativa, che è stata attentamente valutata e analizzata, anche con il contributo dell'apposito Osservatorio. Lo stesso progetto è stato più volte modificato per tenere conto delle esigenze prospettate dalle parti sociali e dalle comunità locali, ad esempio per ridurre l'impatto ambientale. Osserva che le ragioni addotte per motivare la contrarietà all'opera, seppur legittime, sono spesso le medesime avanzate per tutte le grandi opere infrastrutturali.

Sottolinea poi che in questa sede la Commissione deve esprimere solo un parere, e non pronunciarsi sul merito del disegno di legge di ratifica: inoltre, questo riguarda non la realizzazione dell'opera, ma semplicemente la definizione dell'organizzazione degli enti chiamati a coordinare il progetto.

Il relatore BORIOLI (*PD*) condivide le osservazioni del presidente Matteoli e preannuncia la predisposizione di una proposta di parere favorevole con osservazioni. Ritiene necessario che, nel parere, sia sottolineata l'importanza del progetto, come esempio di azione politica rilevante nel settore dei trasporti a livello europeo, e sia raccomandato nel contempo un potenziamento degli scambi intermodali, attraverso la creazione delle infrastrutture necessarie. Per il completamento dell'opera, sarebbe altresì necessario potenziare il raccordo con la linea Torino-Cuneo-Ventimiglia-Nizza e, in linea con quanto previsto dall'Allegato 3 dell'Accordo, porre restrizioni al traffico su gomma nei tunnel del Monte Bianco e del Fréjus. Infine, si riserva di proporre anche un richiamo alla necessità di

garantire un'efficace applicazione dei controlli contro i rischi di infiltrazioni mafiose.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

La seduta termina alle ore 16,30.

1.3.2.1.13. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 46 (pom.) del 18/12/2013

collegamento al documento su www.senato.it

LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8ª)

MERCOLEDÌ 18 DICEMBRE 2013
46ª Seduta

Presidenza del Vice Presidente
Stefano ESPOSITO

Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti D'Angelis.

La seduta inizia alle ore 14,30.

AFFARI ASSEGNATI

Sulle problematiche attinenti alle nuove modalità previste per l'effettuazione delle operazioni di revisione dei veicoli (n. 196)

(Esame ai sensi dell'articolo 34, comma 1, e per gli effetti di cui all'articolo 50, comma 2, del Regolamento. Approvazione della risoluzione: *Doc.* XXIV, n. 15)

Il presidente Stefano ESPOSITO (*PD*), in qualità di relatore, osserva che in seguito all'adozione di un nuovo protocollo informatico di comunicazione, denominato MCTCNet2, da parte della Direzione generale della motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, le officine di revisione dei veicoli sono tenute ad aggiornare i propri *software* entro il termine perentorio del 31 marzo 2014, pena il blocco di tutte le loro attività.

Sottolinea che, in esito a una verifica compiuta nei giorni scorsi con le principali associazioni di categoria, è risultato che il nuovo *software* non è stato messo ancora a disposizione da parte delle aziende produttrici. A ciò si aggiunge che gli aggiornamenti dei "pacchetti" debbono essere preventivamente certificati dal Ministero con una procedura alquanto complessa. Al momento, appare quindi assai improbabile per le officine di revisione rispettare il termine del 31 marzo.

L'innovazione del pacchetto informatico è in sé positiva, ma l'acquisizione del *software* ha anche un certo costo per le officine, che sono nella maggior parte dei casi di piccoli artigiani: ritiene quindi eccessivamente oneroso rispettare scadenze così ravvicinate, con il rischio di bloccare l'attività, in un settore già duramente colpito dalla crisi economica. Occorre pertanto che il Ministero conceda un tempo ulteriore per consentire alle officine di mettersi in regola e, più in generale, assuma un atteggiamento meno severo nei confronti delle aziende.

A tal fine, illustra una proposta di risoluzione, pubblicata in allegato, che impegna il Governo a concedere una proroga per l'adeguamento del *software* fino al 31 dicembre 2014.

Il senatore VILLARI (*FI-PdL XVII*) osserva che, come indicato nelle premesse dello schema di risoluzione, il ritardo nella predisposizione degli aggiornamenti del *software* non dipende dalle officine di revisione, ma dalle aziende produttrici. Ritiene pertanto necessario indicare un termine congruo anche per i produttori del *software*, al fine di evitare che alla scadenza si possano determinare ulteriori ritardi.

Il senatore CERVELLINI (*Misto-SEL*) suggerisce di chiarire in forma più esplicita, nelle premesse della risoluzione, che il termine del 31 marzo 2014 è al momento impossibile da rispettare e che, pertanto, la proroga è assolutamente indispensabile.

Il senatore SCIBONA (*M5S*) osserva che l'acquisizione del *software* potrebbe essere a volte eccessivamente onerosa per molte delle officine. Di questo aspetto il Governo potrebbe farsi carico con opportune forme di incentivazione.

Il presidente Stefano ESPOSITO (*PD*) sottolinea che il termine del 31 dicembre 2014 appare abbastanza ampio da garantire che i produttori possano mettere a disposizione il *software* in tempo utile. Per quanto riguarda l'aspetto dei costi segnalato dal senatore Scibona, si tratta di una questione reale, poiché l'aggiornamento ha un costo per le officine che oscilla, a seconda dei casi, tra i 700 e i 1.500 euro.

Il sottosegretario D'ANGELIS fa presente che l'adozione del nuovo *software* è indispensabile per completare un processo di aggiornamento delle procedure di revisione dei veicoli iniziato già da tempo e più volte rinviato. Al fine di contemperare questa esigenza con la volontà di corrispondere ai problemi riscontrati dagli operatori, propone di riformulare lo schema di risoluzione sostituendo il termine del 31 dicembre 2014 con quello del 31 ottobre 2014.

Il presidente Stefano ESPOSITO (*PD*), in qualità di relatore, accoglie l'invito del rappresentante del Governo e riformula conseguentemente lo schema di risoluzione. Chiede, infine, che, ove accolta, tale risoluzione sia poi tradotta in una norma di legge da inserire nel decreto "mille proroghe" che il Governo adotterà entro la fine dell'anno. Nel frattempo, la Commissione potrebbe adoperarsi per verificare i progressi del processo di adeguamento da parte delle officine di revisione.

Non essendovi altre richieste di intervento, il PRESIDENTE, verificata la presenza del prescritto numero di senatori, pone in votazione la proposta di risoluzione nel testo riformulato (pubblicata in allegato), che è infine approvata.

IN SEDE CONSULTIVA

(1164) ***Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese per la realizzazione e l'esercizio di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione, con Allegati, fatto a Roma il 30 gennaio 2012***, approvato dalla Camera dei deputati
(Parere alla 3a Commissione. Seguito dell'esame e rinvio)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta di ieri.

Il relatore BORIOLI (*PD*) illustra una proposta di parere favorevole con osservazioni (pubblicata in allegato), che riassume le principali considerazioni emerse nel dibattito.

Il senatore SCIBONA (*M5S*) ricorda che la Commissione ha programmato di svolgere su alcuni temi connessi al disegno di legge in esame un'audizione dell'ingegner Marco Rettighieri, direttore generale della LTF sas (Lyon Turin Ferroviaire), la società mista italo-francese costituita per la realizzazione dei lavori preliminari del progetto della linea ferroviaria Torino-Lione. Chiede pertanto di rinviare la votazione per l'espressione del parere, al fine di consentire lo svolgimento dell'audizione. Qualora la Commissione convenga su tale richiesta, si riserva di presentare una proposta alternativa di parere.

Il relatore BORIOLI (*PD*) si dichiara favorevole alla proposta di rinvio del senatore Scibona.

Il presidente Stefano ESPOSITO conviene anch'egli sulla richiesta di rinviare la votazione, anche in considerazione del fatto che la Commissione di merito ha a sua volta rinviato l'esame del disegno di legge. Concorda, inoltre, sull'opportunità di ascoltare quanto prima l'ingegner Rettighieri, possibilmente alla ripresa dei lavori dopo la pausa natalizia.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

IN SEDE REFERENTE

(120) ***D'ALI' e GIBIINO. - Riforma della legislazione in materia portuale***
(370) ***FILIPPI ed altri. - Riforma della legislazione in materia portuale***
(Seguito dell'esame congiunto e rinvio)

Prosegue l'esame congiunto, sospeso nella seduta di ieri.

Il senatore FILIPPI (*PD*), come preannunciato nella seduta precedente, presenta alcune proposte di

modifica ai disegni di legge in esame che intervengono su alcune delle principali questioni emerse nel dibattito, quali il recupero dei materiali di dragaggio, l'esclusione delle autorità portuali dal novero delle pubbliche amministrazioni, la ridefinizione delle funzioni e dei requisiti del presidente e del segretario generale dell'Autorità portuale, i sistemi e distretti multiportuali e logistici e, infine, l'autonomia finanziaria delle autorità portuali.

Auspicando che su queste proposte vi possa essere un'ampia condivisione in seno alla Commissione, si riserva di trasformarle successivamente in emendamenti. A tal fine chiede che sia individuato il testo base e fissato il termine per la presentazione degli emendamenti, che propone di stabilire per venerdì 20 dicembre, in modo da consentire una sollecita prosecuzione dell'esame.

Il presidente Stefano ESPOSITO (*PD*) concorda con l'esigenza segnalata dal relatore Filippi di stabilire un termine ravvicinato per la presentazione degli emendamenti: ricorda che sulle principali questioni legate ai disegni di legge in esame vi è stato un dibattito molto articolato e appare quindi corretto che la Commissione prosegua in tempi rapidi. Propone pertanto di adottare come testo base il disegno di legge n. 370 e di indicare come termine per la presentazione degli emendamenti le ore 14 di venerdì 20 dicembre.

La Commissione conviene con la proposta del Presidente.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

IN SEDE CONSULTIVA

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa ai marittimi, che modifica delle direttive 2008/94/CE, 2009/38/CE, 2002/14/CE, 1998/59/CE e 2001/23/CE (COM (2013) 798 definitivo) (n. COM (2013) 798 definitivo)

(Osservazioni alla 11a Commissione. Esame. Osservazioni favorevoli)

La relatrice CARDINALI (*PD*) illustra il provvedimento in titolo, che contiene la proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa ai lavoratori marittimi, che apporta modifiche a cinque direttive vigenti attualmente nel settore (2008/94/CE, 2009/38/CE, 2002/14/CE, 98/59/CE e 2001/23/CE).

Come ricordato nella valutazione d?impatto che accompagna la proposta di direttiva in esame, le direttive in materia di diritto del lavoro sono in genere applicabili a tutti i settori di attività e a tutte le categorie di lavoratori. Sei direttive escludono tuttavia i lavoratori marittimi (personale navigante e pescatori) dal proprio campo d?applicazione o consentono agli Stati membri di escludere questi lavoratori dal campo di applicazione della legislazione di attuazione, "senza alcuna giustificazione esplicita".

Le sei direttive in esame sono: la direttiva 2008/94/CE relativa alla tutela dei lavoratori in caso di insolvenza del datore di lavoro; la direttiva 2009/38/CE riguardante l?istituzione di un comitato aziendale europeo; la direttiva 2002/14/CE che istituisce un quadro generale relativo all?informazione e alla consultazione dei lavoratori; la direttiva 98/59/CE concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di licenziamenti collettivi; la direttiva 2001/23/CE

riguardante il mantenimento dei diritti dei lavoratori in caso di trasferimenti di imprese; e la direttiva 96/71/CE relativa al distacco dei lavoratori nell?ambito di una prestazione di servizi.

Fa presente che nella valutazione d?impatto si ricorda che negli Stati membri dell?Unione europea la marina mercantile dà lavoro a oltre 345.000 membri del personale navigante, mentre il settore della pesca impiega quasi 156.000 pescatori. La possibilità di eccezioni all'applicazione di queste direttive può impedire o limitare la possibilità per il personale navigante di esercitare il diritto all?informazione e alla consultazione e il diritto a condizioni di lavoro sane, sicure e dignitose, sanciti dagli articoli 27 e 31 della Carta dei diritti fondamentali dell?Unione europea. Queste esclusioni del resto sarebbero state autorizzate all?epoca essenzialmente per ragioni pratiche, ad esempio la natura itinerante delle navi e la conseguente difficoltà di comunicazione in alto mare per quanto riguarda le deroghe agli obblighi in materia d?informazione e di consultazione dei lavoratori.

Nel rilevare che le moderne tecnologie di comunicazione rendono ormai facilmente sormontabili tali ostacoli, la relazione illustrativa della proposta di direttiva sottolinea che gli Stati membri dell?Unione europea hanno optato per soluzioni molto diverse nell?applicare le esclusioni: la maggior parte degli Stati le ha utilizzate in misura ridotta o inesistente, otto Stati non hanno escluso i lavoratori marittimi da alcuna delle direttive richiamate e altri otto hanno fatto uso di una sola esclusione. Questa situazione fa insorgere il rischio potenziale che le stesse categorie di lavoratori siano trattate in modo diverso nei vari Stati membri e determina altresì una distorsione della concorrenza, perché alcune società sono esentate da taluni obblighi, in particolare in termini d?informazione e di consultazione dei lavoratori, obbligatori invece per le aziende concorrenti con sede negli altri Stati membri.

Per evitare tale rischio, il provvedimento in esame si propone quindi di migliorare, nella legislazione dell?UE, il livello di protezione dei diritti dei lavoratori marittimi, contribuendo a rendere più attrattive le relative carriere e garantendo nel contempo la parità delle condizioni di concorrenza nel mercato dell?UE.

A tal fine, dopo un?approfondita valutazione e una consultazione con le parti sociali e gli Stati membri, si è deciso che l?approccio migliore fosse quello di adeguare la normativa contenuta nelle sei direttive vigenti caso per caso, in modo da tenere meglio conto delle specificità del settore marittimo. In particolare, si è ritenuto che per la direttiva 96/71/CE sul distacco dei lavoratori non occorresse intraprendere alcuna azione: di conseguenza, la proposta di direttiva in esame interviene solo sulle altre cinque direttive richiamate, apportando una serie di modifiche.

Secondo la tabella riportata nella valutazione d?impatto, delle suddette cinque direttive l?Italia ha applicato le esclusioni solo nel caso della direttiva 2009/38/CE (istituzione di un comitato aziendale europeo), che è stata recepita nell?ordinamento nazionale con il decreto legislativo n. 113 del 2012. Precisamente, l?articolo 1, comma 5, del decreto esclude dal campo di applicazione della normativa il personale navigante della marina mercantile.

Dal punto di vista del contenuto, la relatrice ricorda che la proposta di direttiva in esame si compone di un preambolo e di dieci articoli, che richiama in sintesi.

L?articolo 1 modifica la direttiva 2008/94/CE relativa alla tutela dei lavoratori subordinati in caso d?insolvenza del datore di lavoro, eliminando la possibilità di escludere i pescatori retribuiti a percentuale dal campo di applicazione della direttiva (articolo 1, paragrafo 3).

L?articolo 2 sopprime l?articolo 1, paragrafo 7, della direttiva 2009/38/CE sull?istituzione di un comitato aziendale europeo, in modo da renderla applicabile anche al personale navigante della marina mercantile.

L?articolo 3 interviene sulla direttiva 2002/14/CE, che istituisce un quadro generale relativo all?informazione e alla consultazione dei lavoratori. Modificando l?articolo 3, paragrafo 3, si prevede che gli Stati membri possono introdurre deroghe alle disposizioni della direttiva per gli equipaggi delle navi d?alto mare, a condizione che sia assicurato ai lavoratori un livello equivalente di protezione dei loro diritti.

Per quanto riguarda l?articolo 4, la relatrice rileva che apporta una serie di modifiche alla direttiva

98/59/CE, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di licenziamenti collettivi. La prima modifica precisa che la nozione di "trasferimento" è quella prevista dalla direttiva 2001/23/CE.

La seconda modifica sopprime l?articolo 1, paragrafo 2, lettera c), e, conseguentemente, l?esclusione degli equipaggi di navi marittime dall'applicazione della direttiva.

La terza modifica chiarisce che la notifica di cui all?articolo 3, paragrafo 1, della direttiva, concernente i progetti di licenziamenti collettivi, quando riguarda l?equipaggio di una nave marittima deve essere trasmessa all?autorità compente dello Stato di bandiera. La notifica è rilevante in quanto da essa decorre il cosiddetto "periodo di riflessione", trascorso il quale hanno effetto i licenziamenti. La relazione illustrativa chiarisce che tale modifica è necessaria per tenere conto della potenziale coesistenza di contratti di lavoro conclusi in base a diverse legislazioni nazionali.

La quarta modifica introduce all?articolo 4 il nuovo paragrafo 1-*bis,* in base al quale gli Stati membri possono, previa consultazione delle parti sociali, concedere all?autorità pubblica competente la facoltà di derogare, in tutto o in parte, al "periodo di riflessione" quando il licenziamento collettivo è in relazione a un trasferimento avente per oggetto esclusivamente una o più navi, o quando il datore di lavoro gestisce una sola nave. La relazione illustrativa motiva tale disposizione in quanto l?applicazione del "periodo di riflessione" nel mercato assai competitivo della compravendita delle navi metterebbe il venditore della UE in una posizione di svantaggio concorrenziale. Sono comunque fatti salvi i diritti di informazione e consultazione dei lavoratori previsti dall?articolo 2.

L?articolo 5 modifica l?articolo 1 della direttiva 2001/23/CE, relativa al mantenimento dei diritti dei lavoratori in caso di trasferimenti di imprese. In primo luogo la direttiva è resa applicabile anche al trasferimento di una nave marittima registrata in uno Stato membro o battente bandiera di uno Stato membro e che costituisce un?impresa, uno stabilimento o parte di un?impresa o di uno stabilimento, che si trovi o meno nel territorio dell?Unione europea. Si prevede però la possibilità per gli Stati membri, previa consultazione delle parti sociali, di derogare alle disposizioni del capo II della direttiva se l?oggetto del trasferimento consiste esclusivamente in una o più navi marittime o se l?impresa o lo stabilimento oggetto del trasferimento gestisce una sola nave marittima. La relazione illustrativa richiama le motivazioni dell?articolo precedente, precisando che si applicano in ogni caso le norme in materia di informazione e di consultazione dei lavoratori.

L?articolo 6 prevede il mantenimento in ogni caso, a favore dei lavoratori, del livello di tutela assicurato dagli Stati membri prima dell?entrata in vigore della proposta di direttiva in esame (clausola di non regresso).

L?articolo 7 detta una clausola di riesame, finalizzata a controllare l?attuazione e l?applicazione degli articoli 4 e 5 della direttiva negli Stati membri.

L?articolo 8 prevede un periodo di transizione per l?applicazione della direttiva negli Stati membri, pari a cinque anni dalla sua entrata in vigore.

Infine, gli articoli 9 e 10 definiscono, rispettivamente, l?entrata in vigore e i destinatari della direttiva.

Sulla base delle considerazioni svolte, la relatrice propone di pronunciarsi in senso favorevole.

Non essendovi altre richieste di intervento, verificata la presenza del prescritto numero di senatori, il PRESIDENTE pone in votazione la proposta della relatrice, che risulta approvata.

La seduta termina alle ore 15,15.

SCHEMA DI RISOLUZIONE PROPOSTO DAL RELATORE SULL'AFFARE ASSEGNATO N. 196

La Commissione

premesso che:

La Direzione generale della Motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha emanato la circolare R.U. 15961 del 19 settembre 2013, con la quale dall?8 luglio 2013 ha esteso a tutto il territorio nazionale il nuovo sistema di revisione dei veicoli che era già stato sperimentato in Toscana, Umbria, Lombardia e Liguria;

il nuovo sistema ha lo scopo di acquisire in modo più rapido e completo nel sistema centrale le informazioni relative agli esiti delle prove tecniche dei veicoli sottoposti a revisione e, quindi, di integrare le varie fasi del processo di revisione, propedeutiche all?emissione del tagliando di aggiornamento della carta di circolazione. A tal fine è stato sviluppato un apposito protocollo informatico di comunicazione, denominato MCTCNet2, aggiornando l?infrastruttura e i programmi in dotazione agli uffici centrali e periferici della Motorizzazione;

le officine autorizzate alla revisione devono assicurarsi che i programmi informatici installati presso di esse, che controllano le varie fasi del processo di revisione, siano adeguati al nuovo protocollo, richiedendo i necessari aggiornamenti ai produttori delle applicazioni. Secondo le indicazioni del Ministero, ciò riguarda soprattutto i programmi "PCPrenotazione" che controllano la prenotazione della revisione ed i programmi "PCStazione" che gestiscono l?esito delle prove di revisione;

con la circolare R.U. 23840 del 27 settembre 2013 e con quella successiva R.U. 27040 del 4 novembre 2013, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha confermato le date di attuazione del protocollo MCTCNet2, ribadendo in particolare che entro il 31 marzo 2014 tutti i *software* PCPrenotazione e PCStazione installati nelle officine dovranno essere adeguati alla nuova versione del protocollo, in modo che, a partire dal 1º aprile 2014, possa entrare in vigore la procedura del nuovo sistema di revisione;

al fine di ottenere la certificazione della compatibilità dei loro *software* con il protocollo MCTCNet2, le aziende produttrici dei programmi dovranno presentare apposita domanda alla Direzione generale per la Motorizzazione e al Centro superiore ricerche prove autoveicoli e dispositivi (CSRPAD) del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Una volta superata la procedura di verifica, il Ministero rilascerà la certificazione attivando il numero corrispondente e consentendo così alle aziende produttrici dei programmi di iniziare l?installazione nelle officine;

considerato che:

il Ministero ha ribadito che il termine del 31 marzo 2014 è perentorio e che, se entro tale data le verifiche dei *software* PCPrenotazione e PCStazione non avranno dato esito positivo, si procederà alla revoca del corrispondente numero di certificazione;

nei casi in cui ciò accadesse, poiché il processo di revisione è ormai completamente informatizzato, alle officine di revisione che utilizzano i programmi non certificati sarebbe impedito di svolgere qualsiasi tipo di attività;

alla data odierna, la maggior parte delle aziende produttrici non ha ultimato positivamente le procedure di verifica dei *software* per i quali ha presentato domanda di certificazione e, a causa della complessità della procedura, è assai improbabile che esse riescano a rispettare il termine del 31 marzo 2014;

di conseguenza, dopo tale data, la maggior parte delle officine di revisione italiane, in assenza degli aggiornamenti certificati, rischiano di non poter utilizzare i programmi installati e di subire il blocco totale della loro attività;

se ciò accadesse, si determinerebbe un danno pesantissimo per il comparto, già duramente provato in questi anni dalla crisi complessiva del mercato dell?auto e dei settori connessi. Tale circostanza sarebbe ancora più grave per il fatto che le officine di revisione non hanno alcuna responsabilità diretta nella vicenda, trattandosi di un procedimento che interessa altri soggetti;

impegna il Governo:

a posticipare al 31 dicembre 2014 il termine per l?adeguamento dei programmi PCPrenotazione e PCStazione al protocollo MCTCNet2;

a semplificare e velocizzare al massimo le procedure di verifica e certificazione dei suddetti *software* da parte delle amministrazioni competenti, per agevolare il lavoro delle aziende produttrici e delle officine di revisione.

RISOLUZIONE APPROVATA DALLA COMMISSIONE
SULL'AFFARE ASSEGNATO N. 196

(***Doc. XXIV, N. 15***)

La Commissione

premesso che:

La Direzione generale della Motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha emanato la circolare R.U. 15961 del 19 settembre 2013, con la quale dall?8 luglio 2013 ha esteso a tutto il territorio nazionale il nuovo sistema di revisione dei veicoli che era già stato sperimentato in Toscana, Umbria, Lombardia e Liguria;

il nuovo sistema ha lo scopo di acquisire in modo più rapido e completo nel sistema centrale le informazioni relative agli esiti delle prove tecniche dei veicoli sottoposti a revisione e, quindi, di integrare le varie fasi del processo di revisione, propedeutiche all?emissione del tagliando di aggiornamento della carta di circolazione. A tal fine è stato sviluppato un apposito protocollo informatico di comunicazione, denominato MCTCNet2, aggiornando l?infrastruttura e i programmi in dotazione agli uffici centrali e periferici della Motorizzazione;

le officine autorizzate alla revisione devono assicurarsi che i programmi informatici installati presso di esse, che controllano le varie fasi del processo di revisione, siano adeguati al nuovo protocollo, richiedendo i necessari aggiornamenti ai produttori delle applicazioni. Secondo le indicazioni del Ministero, ciò riguarda soprattutto i programmi "PCPrenotazione" che controllano la prenotazione della revisione ed i programmi "PCStazione" che gestiscono l?esito delle prove di revisione;

con la circolare R.U. 23840 del 27 settembre 2013 e con quella successiva R.U. 27040 del 4 novembre 2013, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha confermato le date di attuazione del protocollo MCTCNet2, ribadendo in particolare che entro il 31 marzo 2014 tutti i *software* PCPrenotazione e PCStazione installati nelle officine dovranno essere adeguati alla nuova versione del protocollo, in modo che, a partire dal 1º aprile 2014, possa entrare in vigore la procedura del nuovo sistema di revisione;

al fine di ottenere la certificazione della compatibilità dei loro *software* con il protocollo MCTCNet2, le aziende produttrici dei programmi dovranno presentare apposita domanda alla Direzione generale per la Motorizzazione e al Centro superiore ricerche prove autoveicoli e dispositivi (CSRPAD) del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Una volta superata la procedura di verifica, il Ministero rilascerà la certificazione attivando il numero corrispondente e consentendo così alle aziende produttrici dei programmi di iniziare l?installazione nelle officine;

considerato che:

il Ministero ha ribadito che il termine del 31 marzo 2014 è perentorio e che, se entro tale data le verifiche dei *software* PCPrenotazione e PCStazione non avranno dato esito positivo, si procederà alla revoca del corrispondente numero di certificazione;

nei casi in cui ciò accadesse, poiché il processo di revisione è ormai completamente informatizzato, alle officine di revisione che utilizzano i programmi non certificati sarebbe impedito di svolgere qualsiasi tipo di attività;

alla data odierna, la maggior parte delle aziende produttrici non ha ultimato positivamente le procedure di verifica dei *software* per i quali ha presentato domanda di certificazione e, a causa della complessità della procedura, è assai improbabile che esse riescano a rispettare il termine del 31 marzo 2014;

di conseguenza, dopo tale data, la maggior parte delle officine di revisione italiane, in assenza degli aggiornamenti certificati, rischiano di non poter utilizzare i programmi installati e di subire il blocco totale della loro attività;

se ciò accadesse, si determinerebbe un danno pesantissimo per il comparto, già duramente provato in questi anni dalla crisi complessiva del mercato dell?auto e dei settori connessi. Tale circostanza sarebbe ancora più grave per il fatto che le officine di revisione non hanno alcuna responsabilità diretta nella vicenda, trattandosi di un procedimento che interessa altri soggetti;

impegna il Governo:

a posticipare al 31 ottobre 2014 il termine per l?adeguamento dei programmi PCPrenotazione e PCStazione al protocollo MCTCNet2;

a semplificare e velocizzare al massimo le procedure di verifica e certificazione dei suddetti *software* da parte delle amministrazioni competenti, per agevolare il lavoro delle aziende produttrici e delle officine di revisione.

SCHEMA DI PARERE PROPOSTO DAL RELATORE

SUL DISEGNO DI LEGGE N. 1164

La Commissione, esaminato per quanto di propria competenza il disegno di legge in titolo, esprime parere favorevole osservando quanto segue:

- il progetto della linea ferroviaria Torino-Lione riveste una importanza strategica per la politica dei trasporti a livello nazionale ed europeo. Si raccomanda pertanto che il Governo persegua con il massimo impegno la realizzazione dell'opera, definendo rapidamente gli ulteriori protocolli d'intesa necessari e sottoponendoli tempestivamente all'esame del Parlamento ai fini della ratifica;
- in relazione alle disposizioni dell'Allegato 3 dell'Accordo in esame, appare opportuno rafforzare le azioni necessarie a realizzare gli obiettivi di trasferimento modale dei traffici, in coerenza con quanto previsto dalla Convenzione delle Alpi a tutela dell'ambiente alpino, prevedendo in relazione alla disponibilità e agli incrementi di capacità dell'infrastruttura ferroviaria, anche misure di disincentivo e contingentamento del traffico veicolare, in specie pesante, ai valichi del Monte Bianco, di Ventimiglia e del Fréjus. Per quest?ultimo in particolare, d'intesa con lo Stato francese, occorre predisporre gli strumenti volti a garantire la sicurezza a servizio del tunnel autostradale, attualmente in corso di realizzazione, vigilando affinché lo stesso non sia impropriamente utilizzato per incrementi di traffico;
- per le stesse finalità di trasferimento modale da strada a ferrovia, si raccomanda di ricercare con lo Stato francese le intese necessarie a varare un programma di rilancio della relazione ferroviaria lungo la direttrice Torino-Cuneo-Ventimiglia-Nizza;
- al fine di meglio valorizzare l?utilità della nuova linea Torino-Lione, si raccomanda inoltre di dar corso alle iniziative necessarie ad inquadrare l'ulteriore sviluppo del Corridoio Mediterraneo verso e oltre il confine orientale del Paese;
- si richiama l'esigenza di garantire controlli scrupolosi ed efficaci per prevenire i rischi di infiltrazione della criminalità organizzata nel sistema degli appalti e dei subappalti legati alla realizzazione della linea ferroviaria Torino-Lione. Tali controlli dovrebbero attuarsi anche attraverso appositi protocolli d'intesa fra le autorità competenti di Italia e Francia, tesi a consentire l'applicazione della legislazione antimafia italiana, nei casi in cui essa risulti più rigorosa ed efficace di quella francese;
- infine, si raccomanda al Governo di informare costantemente le Commissioni parlamentari competenti circa gli avanzamenti delle attività previste dall'Accordo in esame e, in particolare, circa gli aspetti rilevanti in materia di sicurezza.

1.3.2.1.14. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 48 (pom.) dell'08/01/2014

collegamento al documento su www.senato.it

LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8ª)

MERCOLEDÌ 8 GENNAIO 2014
48ª Seduta

Presidenza del Presidente
MATTEOLI

Intervengono i sottosegretari di Stato per le infrastrutture e per i trasporti D'Angelis e Girlanda.

La seduta inizia alle ore 16,10.

SUI LAVORI DELLA COMMISSIONE

Il presidente MATTEOLI, in considerazione del protrarsi delle audizioni svolte durante la riunione dell'Ufficio di Presidenza integrato dai rappresentanti dei Gruppi parlamentari e dell'imminente inizio dei lavori dell'Assemblea, ritiene opportuno rinviare l'esame degli argomenti all'ordine del giorno ad altra seduta, al fine di assicurare uno spazio di discussione adeguato.

Il senatore FILIPPI (*PD*) concorda con la proposta del Presidente. Per quanto riguarda, in particolare, il seguito dell'esame dei disegni di legge n. 120 e n. 370 di riforma della legislazione portuale, sui quali egli è relatore, auspica che si possa procedere a un esame sollecito degli emendamenti presentati prima della pausa natalizia. Qualora fosse segnalata l'esigenza di un tempo ulteriore per la presentazione di eventuali sub-emendamenti alle proposte del relatore, dichiara la propria disponibilità in tal senso.

Fa quindi presente che, secondo alcune indiscrezioni riportate anche da fonti di stampa, il Governo sarebbe intenzionato a intervenire in materia di legislazione portuale con un proprio provvedimento, addirittura ricorrendo allo strumento del decreto-legge. Ove tali anticipazioni fossero confermate, si tratterebbe di un fatto gravissimo, in primo luogo in quanto assolutamente irrispettoso del lungo lavoro già svolto dalla Commissione su questi temi, anche nella scorsa legislatura; in secondo luogo in quanto

un decreto-legge in materia sarebbe del tutto privo dei requisiti costituzionali di necessità e di urgenza.

Il presidente MATTEOLI concorda con le osservazioni del senatore Filippi in merito ai disegni di legge di riforma della normativa in materia portuale. Per quanto riguarda l'eventuale fissazione di un termine per i sub-emendamenti agli emendamenti del relatore, ove vi fosse una richiesta in tal senso e la Commissione convenisse, dichiara che non avrebbe difficoltà, avvertendo tuttavia che in quel caso occorrerebbe fissare un termine molto breve, al fine di non rallentare ulteriormente l'*iter* di esame. La Commissione sta infatti esaminando quei disegni di legge da lungo tempo, considerando anche che essi riproducono un testo già approvato in prima lettura dal Senato nella scorsa legislatura. E' quindi opportuno procedere il più rapidamente possibile per non compromettere il lavoro già svolto.

In merito a possibili interventi normativi del Governo in materia, ciò rientra nelle facoltà del Governo stesso e, ove avvenisse, le eventuali proposte presentate sarebbero naturalmente esaminate dalla Commissione insieme ai disegni di legge già all'ordine del giorno. Ritiene comunque improbabile che il Governo possa intervenire con un decreto-legge, perché mancherebbero, come già ricordato, i presupposti costituzionali di necessità e urgenza.

Coglie quindi l'occasione della presenza dei rappresentanti del Governo per ribadire l'intenzione della Commissione di procedere speditamente con i propri lavori.

Il senatore CIOFFI (*M5S*) condivide le opinioni del senatore Filippi e del Presidente, auspicando che il Governo non intervenga con un decreto-legge su una materia come la legislazione portuale, sulla cui riforma il Parlamento e la Commissione in particolare sono da tempo impegnati.

Il senatore Maurizio ROSSI (*PI*) osserva che in più occasioni il ministro delle infrastrutture e dei trasporti Lupi ha manifestato la volontà di presentare proprie proposte in materia di riforma della legislazione portuale. Rilevando anch'egli l'opportunità che la Commissione prosegua con i propri lavori, auspica comunque che il Governo chiarisca quanto prima le proprie intenzioni, per non alimentare inutili equivoci.

Il senatore Stefano ESPOSITO (*PD*) si associa alle opinioni già espresse dal Presidente e dai senatori che lo hanno preceduto. Ritiene anch'egli opportuno che il Governo espliciti con chiarezza le proprie intenzioni, atteso che un intervento normativo attraverso un decreto-legge sarebbe del tutto illogico, sia riguardo all'intera materia della legislazione portuale sia in forma di modifica estemporanea di singole parti. Oltre ad essere chiaramente incostituzionale per difetto dei presupposti di necessità ed urgenza, una simile iniziativa darebbe adito anche a un grave problema di natura politica, rispetto al quale il suo Gruppo non esiterebbe ad assumere una posizione netta.

In generale, egli auspica che per il futuro il Governo metta il Parlamento, e in particolare le Commissioni competenti per materia, in condizione di esaminare le disposizioni di loro interesse con adeguati tempi di approfondimento, evitando il ricorso a provvedimenti troppo eterogenei, che si prestano più facilmente a interventi impropri e discutibili.

La Commissione conviene infine sulla proposta del Presidente, di rinviare alla seduta successiva la trattazione degli argomenti all'ordine del giorno.

SULLA PUBBLICAZIONE DEI DOCUMENTI ACQUISITI NEL CORSO DELLE AUDIZIONI

Il PRESIDENTE comunica che nel corso dell'audizione del Direttore generale di Lyon Turin Ferroviaire (LTF sas) svoltasi in data odierna in Ufficio di Presidenza integrato dai rappresentanti dei Gruppi parlamentari, è stata acquisita una documentazione che sarà resa disponibile per la pubblica consultazione sulla pagina *web* della Commissione.

La Commissione prende atto.

La seduta termina alle ore 16,25.

1.3.2.1.15. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 53 (pom.) del 22/01/2014

collegamento al documento su www.senato.it

LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8ª)

MERCOLEDÌ 22 GENNAIO 2014
53ª Seduta (pomeridiana)

Presidenza del Presidente
MATTEOLI

La seduta inizia alle ore 15.

IN SEDE CONSULTIVA

(1214) ***Conversione in legge del decreto-legge 30 dicembre 2013, n. 150, recante proroga di termini previsti da disposizioni legislative***
(Parere alla 1a Commissione. Seguito e conclusione dell'esame. Parere favorevole con osservazioni)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 14 gennaio.

Il relatore GIBIINO (*FI-PdL XVII*) illustra una proposta di parere favorevole con osservazioni (pubblicata in allegato), che sintetizza le considerazioni emerse durante il dibattito.
Si rimette poi alla valutazione della Commissione circa l'opportunità di integrare l'osservazione relativa alla gestione commissariale di cui all'articolo 2, comma 2, per l'attuazione degli interventi di riqualificazione successivi ai terremoti del 1980 e del 1981, con la richiesta di una riduzione del compenso di 100.000 euro per il 2014 a favore del commissario straordinario e l'indicazione di chiudere tutta la procedura entro il 31 dicembre 2014.

Il senatore Stefano ESPOSITO (*PD*), con riferimento al possibile innalzamento del limite dell'età per

la guida di autoarticolati da 68 a 70 anni, sottolinea che subordinare il rinnovo della patente solo alle visite mediche potrebbe essere insufficiente per verificare l'effettiva capacità del guidatore. Propone pertanto di prevedere esami di tipo più specifico.

Infine chiede di inserire nella proposta di parere una sollecitazione al Governo a provvedere rapidamente all'attuazione dell'impegno assunto in relazione alla risoluzione approvata in Commissione lo scorso 18 dicembre, prorogando al 31 ottobre 2014 il termine per l'aggiornamento dei *software* utilizzati dalle officine di revisione dei veicoli al protocollo di comunicazione METCNet2, fissato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti al 31 marzo 2014.

Il senatore CIOFFI (*M5S*) esprime apprezzamento positivo sulla impostazione complessiva della proposta di parere del relatore. Manifesta comunque alcune perplessità sull'ulteriore proroga della validità delle attestazioni SOA prevista nel disegno di legge in esame: pur comprendendo il momento di grande difficoltà del settore degli appalti e la conseguente necessità di venire incontro alle esigenze degli operatori, sarebbe però opportuno interrompere la continua reiterazione delle proroghe e avviare una riforma complessiva del sistema degli appalti.

Il presidente MATTEOLI (*FI-PdL XVII*) ringrazia preliminarmente il relatore per il lavoro di sintesi compiuto nella formulazione dello schema di parere. Rileva l'opportunità di integrare l'invito al Governo ad adoperarsi affinché le operazioni di smaltimento del relitto della nave Costa Concordia siano effettuate in un porto italiano, non solo con il riferimento al rispetto delle autonome decisioni della società armatrice, ma anche con il richiamo ai gravi danni arrecati dal naufragio della nave alle popolazioni dei territori interessati. Proprio in considerazione di tale circostanza, infatti, ritiene che lo Stato abbia il diritto di chiedere che le attività economiche connessa allo smantellamento del relitto vadano a beneficio di porti italiani.

Per quanto riguarda le osservazioni del senatore Stefano Esposito circa le patenti di guida per gli autoarticolati, propone di integrare lo schema di parere con la precisazione che le visite mediche di controllo non devono riguardare soltanto le condizioni generali del patentato, ma anche le sue condizioni psicofisiche. Si dice infine favorevole ad inserire nella proposta di parere un richiamo all'attuazione dell'impegno assunto dal Governo con la risoluzione approvata in Commissione il 18 dicembre 2013, nonché le osservazioni proposte dal relatore sulla gestione commissariale di cui all'articolo 2, comma 2.

Il relatore GIBIINO (*FI-PdL XVII*) accoglie le proposte del Presidente e riformula conseguentemente la proposta di parere.

Infine il PRESIDENTE, verificata la presenza del prescritto numero di senatori, pone in votazione la nuova proposta di parere del relatore (pubblicata in allegato), che risulta approvata.

(1215) ***Conversione in legge del decreto-legge 30 dicembre 2013, n. 151, recante disposizioni di carattere finanziario indifferibili finalizzate a garantire la funzionalità di enti locali, la realizzazione di misure in tema di infrastrutture, trasporti ed opere pubbliche nonché a consentire interventi in favore di popolazioni colpite da calamità naturali***

(Parere alla 5a Commissione. Seguito e conclusione dell'esame. Parere favorevole con osservazioni)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 14 gennaio.

Il relatore Stefano ESPOSITO (*PD*) illustra una proposta di parere favorevole con osservazioni (pubblicata in allegato), che recepisce le osservazioni e le proposte formulate nel corso del dibattito.

Il senatore CIOFFI (*M5S*) esprime una valutazione complessivamente positiva sulla proposta di parere del relatore, con particolare riferimento all'osservazione circa la necessità di una revisione complessiva della normativa in materia di appalti pubblici. Relativamente alle disposizioni contenute nell'articolo 3, comma 9, si dichiara perplesso per il fatto che una sentenza del Consiglio di Stato pronunciata il 16 aprile 2013 sia stata recepita con un decreto del Presidente della Repubblica solo il 30 ottobre e che ora si renda necessaria una sospensione degli effetti per consentire l'emanazione delle disposizioni regolamentari sostitutive di quelle dichiarate illegittime e annullate dalla sentenza.

Il presidente MATTEOLI (*FI-PdL XVII*) propone una lieve riformulazione dell'osservazione relativa all'esigenza di una riforma organica della normativa sugli appalti. Si dichiara infine favorevole alle altre indicazioni contenute nella proposta.

Il senatore FILIPPI (*PD*) esprime a sua volta apprezzamento per la proposta di parere formulata dal relatore e per le proposte di integrazione del Presidente. Condivide il richiamo all'esigenza di riforma complessiva della normativa sugli appalti pubblici e auspica che la sentenza del Consiglio di Stato recepita dal decreto del Presidente della Repubblica del 30 ottobre 2013, sia attuata integralmente e in tempi rapidi.

Il senatore GIBIINO (*FI-PdL XVII*) chiede di estendere l'ultima osservazione del parere in materia di agevolazioni per gli adempimenti legati all'attestato di prestazione energetica anche con riferimento ai trasferimenti di immobili di edilizia residenziale pubblica.

Il relatore Stefano ESPOSITO (*PD*) accoglie le proposte di integrazione della proposta di parere emerse nel dibattito e riformula conseguentemente lo schema di parere.

Il PRESIDENTE, previa verifica della presenza del prescritto numero di senatori, mette quindi in votazione la nuova proposta di parere del relatore (pubblicata in allegato), che risulta approvata.

IN SEDE REFERENTE

(370) ***FILIPPI ed altri. - Riforma della legislazione in materia portuale***
(120) ***D'ALI' e GIBIINO. - Riforma della legislazione in materia portuale***
(Seguito dell'esame congiunto e rinvio)

Prosegue l'esame congiunto, sospeso nella seduta del 18 dicembre 2013.

Il relatore FILIPPI (*PD*) rileva la necessità di sollecitare l'espressione dei prescritti pareri sul testo del provvedimento in esame e sui relativi emendamenti da parte delle Commissioni competenti, con particolare riguardo alla Commissione bilancio. Senza tali pareri, infatti, la Commissione non potrebbe procedere alla votazione delle proposte emendative.

Il PRESIDENTE fa presente di aver già provveduto a sollecitare le Commissioni competenti per l'espressione dei pareri, riservandosi comunque di svolgere ulteriori azioni in tal senso. Nell'attesa, propone di avviare l'esame degli emendamenti con la relativa illustrazione, per poi valutare l'ulteriore organizzazione dei lavori.

La Commissione conviene con la proposta del Presidente.

Si passa quindi all'esame degli emendamenti, riferiti al disegno di legge n. 370, iniziando con quelli relativi all'articolo 1, che sono dati per illustrati.

Si passa quindi agli emendamenti riferiti all'articolo 3.

Il senatore CIOFFI (*M5S*) illustra l'emendamento 3.3, che intende eliminare la previsione di una nuova Commissione costituita *ad hoc* per la valutazione ambientale strategica dei piani regolatori portuali, essendo già prevista dalla legge l'apposita Commissione VIA/VAS.

Si sofferma poi sull'emendamento 3.4, che mira a riportare il termine per la procedura di consultazione finalizzata all'adozione del piano regolatore portuale da 30 a 60 giorni, nella necessità di un termine più ampio per la procedura.

Gli emendamenti 3.5, 3.6, 3.7 e 3.8 eliminano il meccanismo del silenzio-assenso da parte del Comune o dei Comuni interessati per la proposta del piano regolatore portuale, al fine di responsabilizzare le amministrazioni locali ad esprimere le valutazioni di loro competenza.

La proposta emendativa 3.9 introduce la pubblicità degli atti via *web* anche sul sito della Regione, mentre l'emendamento 3.10 allunga i termini per la presentazione di osservazioni sul piano regolatore portuale all'Autorità portuale e alla Commissione di valutazione.

Fa quindi presente che l'emendamento 3.11 mira ad una maggiore responsabilizzazione degli uffici pubblici, mentre l'emendamento 3.13 sopprime la modifica prevista nel testo al decreto legislativo n. 152 del 2006, essendo necessaria una riforma organica del sistema.

I rimanenti emendamenti relativi all'articolo 3 sono dati per illustrati.

Si passa quindi all'esame degli emendamenti concernenti l'articolo 5.

Il relatore FILIPPI (*PD*) illustra l'emendamento 5.0.1, che disciplina il recupero dei materiali di dragaggio stoccati a terra, integrando la normativa vigente.

Il senatore GIBIINO (*FI-PdL XVII*) si sofferma sull'emendamento 5.0.2, identico al 5.0.1 del relatore.

Il senatore CIOFFI (*M5S*) osserva che l'emendamento 5.0.1 e quello identico 5.0.2 sembrano

introdurre deroghe alla disciplina generale in tema di trattamento e smaltimento dei rifiuti, prevista dal decreto legislativo n. 152 del 2006. Pur comprendendo le finalità delle proposte emendative, segnala i possibili problemi di impatto ambientale che tale deroga potrebbe comportare.

Il relatore FILIPPI (*PD*) fa presente che gli emendamenti identici 5.0.1 e 5.0.2 richiamano espressamente la normativa del decreto legislativo n. 152, prevedendo però opportune semplificazioni e adattamenti in relazione al carattere particolare dei materiali di dragaggio. Tale questione aveva formato oggetto di ampio dibattito nella scorsa legislatura.

Il presidente MATTEOLI (*FI-PdL XVII*) osserva che il problema del recupero dei materiali di dragaggio nei porti è ormai risalente nel tempo e non ha mai trovato adeguata soluzione. In generale, occorre contemperare le giuste esigenze di salvaguardia dell'ambiente con quelle altrettanto essenziali di consentire le operazioni di escavazione dei porti. Ricorda infatti che la grande maggioranza dei porti italiani hanno fondali poco profondi e sono quindi esclusi dalle correnti più importanti di traffico marittimo internazionale, che sono incentrate sulla capacità degli scali di accogliere navi porta-*container* sempre più grandi.

A ciò si aggiunge una serie di incertezze normative in materia di classificazione e trattamento dei rifiuti, che complica l'avvio di adeguate attività di smaltimento dei materiali di dragaggio. Tale incertezza pone anche problemi di responsabilità penale e amministrativa in capo agli enti locali, che dovrebbero avviare tali operazioni e che sono chiaramente scoraggiate a farlo. Infine, anche la normativa comunitaria di settore è piuttosto confusa, in quanto non tiene conto delle specificità dei territori dei diversi Stati membri dell'Unione europea.

Il senatore CIOFFI (*M5S*) concorda con l'esigenza rilevata dal Presidente di arrivare ad una decisione chiara sulla questione e manifesta la propria disponibilità a verificare insieme le possibili soluzioni, fermo restando il rispetto per la salvaguardia dell'ambiente.

Si passa quindi all'esame degli emendamenti relativi all'articolo 6.

Il senatore CIOFFI (*M5S*) illustra l'emendamento 6.1, che riduce la durata massima delle concessioni portuali da 60 a 35 anni, essendo quest'ultimo un termine più congruo rispetto a quello palesemente eccessivo indicato nel testo, anche per garantire un adeguato rientro finanziario al concessionario, in relazione agli investimenti effettuati.

L'emendamento 6.2 ha finalità analoghe, prevedendo una durata più breve della concessione, fino a un massimo di trent'anni.

Il relatore FILIPPI (*PD*), pur comprendendo la finalità degli emendamenti 6.1 e 6.2, precisa che le concessioni alle quali la durata massima di 60 anni fa riferimento non riguardano gli spazi commerciali all'interno del porto (ad esempio le banchine), ma aree appartenenti al demanio generale, site all'interno dei porti e non utilizzate, per le quali si intende favorire azioni di riconversione e riqualificazione a impieghi di carattere turistico. Ciò giustifica la durata più ampia della concessione, per consentire un adeguato periodo di ammortamento degli investimenti.

Il senatore CIOFFI (*M5S*) osserva che, intendendo destinare tali aree, attualmente non utilizzate, a finalità commerciali, a maggior ragione occorre prevedere una durata più breve delle concessioni che consenta un recupero più rapido dell'investimento finanziario dei concessionari, che sarebbero invece scoraggiati a investire con periodi più lunghi.

Il senatore SCIBONA (*M5S*) condivide le considerazioni del senatore Cioffi, segnalando che concessioni di durata più lunga dovrebbero riguardare aree interessate da investimenti in opere infrastrutturali più complesse.

Si passa all'esame degli emendamenti riguardanti l'articolo 7.

Il relatore FILIPPI (*PD*) illustra l'emendamento 7.3, che mira ad escludere le Autorità portuali e il relativo personale dai provvedimenti di revisione della spesa, nonché a sottrarre le Autorità portuali dall'elenco delle pubbliche amministrazioni redatto annualmente dall'Istat.

Si tratta di un'istanza che è stata più volte richiesta dalle Autorità portuali e dalle rappresentanze sindacali del settore: il personale delle Autorità si è infatti notevolmente ridotto negli ultimi anni e inoltre è soggetto a una contrattazione decentrata di tipo privatistico, e le Autorità portuali sono sottoposte a una vigilanza severa da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che contiene entro limiti ben precisi le loro dotazioni organiche e impone l'obbligo dell'equilibrio economico-finanziario. L'applicazione indiscriminata dei tagli della *spending review*, pertanto, oltre a essere incongrua, ha determinato anche la richiesta di restituzione a carico dei dipendenti degli incentivi di produttività precedentemente erogati loro in virtù della contrattazione decentrata. La proposta emendativa in esame mira a risolvere tale contraddizione.

Il senatore CIOFFI (*M5S*) osserva che, essendo le Autorità portuali enti pubblici non economici sovvenzionati in parte dallo Stato, sarebbe illogico escluderli dall'elenco delle pubbliche amministrazioni dell'Istat. Per quanto riguarda la restituzione degli incentivi, la responsabilità ricade sui vertici delle Autorità portuali che hanno consentito tale erogazione, pur in presenza di precisi vincoli della finanza pubblica.

Il relatore FILIPPI (*PD*) precisa che la contrattazione decentrata e la conseguente erogazione degli incentivi era stata concordata tra le Autorità e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nel rispetto dell'equilibrio finanziario delle Autorità portuali, per poi essere censurata dal Ministero dell'economia e delle finanze. Si tratta, quindi, di porre rimedio a una vicenda molto complessa. Si dichiara comunque disponibile a valutare, nel corso dell'esame, soluzioni alternative del problema.

Il seguito dell'esame congiunto è quindi rinviato.

La seduta termina alle ore 16,25.

SCHEMA DI PARERE PROPOSTO DAL RELATORE SUL DISEGNO DI LEGGE N. 1214

L'8a Commissione, esaminato per quanto di propria competenza il disegno di legge in titolo, esprime parere favorevole osservando quanto segue:

- con riferimento al relitto della nave Costa Concordia, si sottolinea la necessità che le operazioni di rimozione dal territorio dell?Isola del Giglio richiamate dall?articolo 2, comma 1, siano completate

nei tempi stabiliti, al fine di ridurre al minimo il disagio per la popolazione. Si auspica inoltre che le successive operazioni di smantellamento del relitto siano effettuate in un porto italiano e si chiede al Governo di adottare tutte le iniziative di sua competenza necessarie ad agevolare tale evenienza, fermo restando il rispetto delle autonome decisioni che saranno assunte dalla società armatrice;

- relativamente all?articolo 2, comma 2, che dispone l?ulteriore proroga della gestione commissariale per l?attuazione degli interventi di riqualificazione successivi ai terremoti del 1980 e del 1981, si sollecita il Governo ad una rapida e definitiva chiusura della procedura e di tutte le connesse incombenze amministrative, dato il lungo periodo ormai trascorso dai suddetti eventi sismici;
- nel valutare favorevolmente la proroga del termine per l?obbligo di adeguamento del parco veicolare delle autoscuole di cui all?articolo 2, comma 3, si osserva tuttavia l?opportunità di rivedere le norme del Codice della strada che impongono la proprietà dei veicoli per le esercitazioni, valutando modalità alternative di acquisizione come il *leasing*, al fine di ridurre gli oneri per le autoscuole;
- relativamente all?articolo 2, commi 5 e 6, esprimendo apprezzamento per la proroga della validità delle attestazioni SOA ai fini della qualificazione del contraente generale, si segnala l?opportunità di valutare la possibile proroga di altri termini legati a disposizioni in materia di appalti, in considerazione della crisi che ha investito le imprese del settore e al fine di consentire un più congruo periodo di adeguamento alle nuove discipline normative da parte degli operatori e delle amministrazioni pubbliche interessate;
- sempre in materia di appalti pubblici, si sottolinea l?urgenza di avviare una riflessione complessiva sull?attuale assetto del Codice dei contratti pubblici, oggetto negli ultimi anni di eccessive modifiche di tipo estemporaneo le quali, prive di un disegno organico, ne hanno reso l?applicazione quanto mai complessa e farraginosa. In proposito, si evidenzia la necessità di operare una riforma organica del testo, eventualmente attraverso una legge delega, nell?ottica della semplificazione e tenendo altresì conto delle novità contenute nelle proposte di direttiva in materia di appalti attualmente all?esame del Parlamento europeo;
- in relazione all?articolo 5, comma 2, in materia di revisione delle macchine agricole, si valuti la possibilità di prorogare ulteriormente la scadenza dei termini ivi indicati per l?adozione del previsto decreto ministeriale (30 giugno 2014) e per l?entrata in vigore dell?obbligo di revisione (1º gennaio 2015), al fine di concedere un più ampio margine agli operatori interessati per i necessari adeguamenti;
- in materia di patenti di guida, si valuti la possibilità di modificare la vigente disciplina, per consentire ai conducenti di autoarticolati di guidare fino all?età di 70 anni anziché di 68, previo superamento delle necessarie visite mediche;
- infine, pur non rientrando nella diretta competenza della Commissione, al fine di favorire il potenziamento della dotazione infrastrutturale di edilizia abitativa del paese, si chiede di valutare la possibilità di prorogare per tutto il 2014 il regime agevolato dell?imposta di registro dell?1 per cento per i trasferimenti di immobili attuativi di programmi prevalentemente di edilizia residenziale, nonché l?entrata in vigore degli obblighi d?integrazione di energia prodotta da fonti rinnovabile per i nuovi edifici e per quelli sottoposti a rilevanti ristrutturazioni.

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE SUL DISEGNO DI LEGGE N. 1214

L'8a Commissione, esaminato per quanto di propria competenza il disegno di legge in titolo, esprime parere favorevole osservando quanto segue:

- con riferimento al relitto della nave Costa Concordia, si sottolinea la necessità che le operazioni di rimozione dal territorio dell?Isola del Giglio richiamate dall?articolo 2, comma 1, siano completate nei tempi stabiliti, al fine di ridurre al minimo il disagio per la popolazione. Si auspica inoltre che le successive operazioni di smantellamento del relitto siano effettuate in un porto italiano e si chiede al

Governo di adottare tutte le iniziative di sua competenza necessarie ad agevolare tale evenienza, fermo restando il rispetto delle autonome decisioni che saranno assunte dalla società armatrice, ma tenendo altresì conto dei gravi danni arrecati dal naufragio della nave alle popolazioni dei territori interessati;

- relativamente all?articolo 2, comma 2, che dispone l?ulteriore proroga della gestione commissariale per l?attuazione degli interventi di riqualificazione successivi ai terremoti del 1980 e del 1981, si segnala l?opportunità di ridurre il compenso di 100.000 euro confermato anche per il 2014 a favore del commissario straordinario. Si sollecita inoltre il Governo ad una rapida e definitiva chiusura della procedura e di tutte le connesse incombenze amministrative entro il 31 dicembre 2014, dato il lungo periodo ormai trascorso dai suddetti eventi sismici;
- nel valutare favorevolmente la proroga del termine per l?obbligo di adeguamento del parco veicolare delle autoscuole di cui all?articolo 2, comma 3, si osserva tuttavia l?opportunità di rivedere le norme del Codice della strada che impongono la proprietà dei veicoli per le esercitazioni, valutando modalità alternative di acquisizione come il *leasing*, al fine di ridurre gli oneri per le autoscuole;
- relativamente all?articolo 2, commi 5 e 6, esprimendo apprezzamento per la proroga della validità delle attestazioni SOA ai fini della qualificazione del contraente generale, si segnala l?opportunità di valutare la possibile proroga di altri termini legati a disposizioni in materia di appalti, in considerazione della crisi che ha investito le imprese del settore e al fine di consentire un più congruo periodo di adeguamento alle nuove discipline normative da parte degli operatori e delle amministrazioni pubbliche interessate;
- sempre in materia di appalti pubblici, si sottolinea l?urgenza di avviare una riflessione complessiva sull?attuale assetto del Codice dei contratti pubblici, oggetto negli ultimi anni di eccessive modifiche di tipo estemporaneo le quali, prive di un disegno organico, ne hanno reso l?applicazione quanto mai complessa e farraginosa. In proposito, si evidenzia la necessità di operare una riforma organica del testo, eventualmente attraverso una legge delega, nell?ottica della semplificazione e tenendo altresì conto delle novità contenute nelle proposte di direttiva in materia di appalti attualmente all?esame del Parlamento europeo;
- in relazione all?articolo 5, comma 2, in materia di revisione delle macchine agricole, si valuti la possibilità di prorogare ulteriormente la scadenza dei termini ivi indicati per l?adozione del previsto decreto ministeriale (30 giugno 2014) e per l?entrata in vigore dell?obbligo di revisione (1º gennaio 2015), al fine di concedere un più ampio margine agli operatori interessati per i necessari adeguamenti;
- in materia di patenti di guida, si valuti la possibilità di modificare la vigente disciplina, per consentire ai conducenti di autoarticolati di guidare fino all?età di 70 anni anziché di 68, previo superamento delle necessarie visite mediche, che devono riguardare non solo le condizioni generali del patentato, ma anche le sue condizioni psico-fisiche;
- si sollecita il Governo a dare rapida e urgente attuazione all'impegno assunto in relazione alla risoluzione approvata in Commissione il 18 dicembre 2013 (*Doc.* XXIV, n. 15), prorogando il termine per l'aggiornamento dei *software* utilizzati dalle officine di revisione dei veicoli al protocollo di comunicazione MCTCNet2, fissato al 31 marzo 2014 da ultimo con le circolari del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti RU 23840 del 23 settembre 2013 ed RU 27040 del 4 novembre 2013, al 31 ottobre 2014;
- infine, pur non rientrando nella diretta competenza della Commissione, al fine di favorire il potenziamento della dotazione infrastrutturale di edilizia abitativa del paese, si chiede di valutare la possibilità di prorogare per tutto il 2014 il regime agevolato dell?imposta di registro dell?1 per cento per i trasferimenti di immobili attuativi di programmi prevalentemente di edilizia residenziale, nonché l?entrata in vigore degli obblighi d?integrazione di energia prodotta da fonti rinnovabile per i nuovi edifici e per quelli sottoposti a rilevanti ristrutturazioni.

SCHEMA DI PARERE PROPOSTO DAL RELATORE
SUL DISEGNO DI LEGGE N. 1215

L'8a Commissione, esaminato per quanto di propria competenza il disegno di legge in titolo,

rilevato in particolare che:

- il comma 9 dell?articolo 3 sospende fino al 30 settembre 2014 gli effetti del D.P.R. 30 ottobre 2013, che ha annullato alcuni articoli del regolamento di esecuzione del Codice degli appalti, facendo proprie le decisioni espresse dal Consiglio di Stato nell?adunanza del 16 aprile 2013 su un ricorso straordinario al Capo dello Stato;
- il citato D.P.R. 30 ottobre 2013 ha dichiarato l?illegittimità, e quindi l?annullamento, dei seguenti articoli del regolamento di esecuzione del Codice degli appalti (D.P.R. n. 207 del 2010):
a) articolo 85, comma 1, lettera b), nn. 2 e 3, nella parte in cui prevede particolari limiti di qualificazione per le imprese che abbiano subappaltato più del 30 per cento di ciascuna categoria scorporabile a qualificazione non obbligatoria o del 40 per cento nel caso di categoria scorporabile a qualificazione obbligatoria;
b) articoli 109, comma 2, e 107, comma 2, oltre all?Allegato A, nella parte in cui tali previsioni limitano la qualificazione e la capacità operativa delle imprese generali a favore delle imprese speciali, in conseguenza dell?obbligo di subappaltare o di rendere a qualificazione obbligatoria (con necessità di creare un?associazione temporanea di impresa verticale) una serie numerosa di lavori, diversi da quelli connotati da spiccata complessità tecnica;
- il comma 9 dell?articolo 3 stabilisce che le norme regolamentari sostitutive delle suddette disposizioni annullate del D.P.R. n. 207 del 2010 e le conseguenti modifiche dell?Allegato A siano adottate secondo la procedura prevista dall?articolo 5, comma 4, del decreto legislativo n. 163 del 2006 (Codice degli appalti), che disciplina appunto l?emanazione del regolamento di esecuzione e le successive modifiche ed integrazioni. Nelle more dell?adozione delle nuove disposizioni, continuano a trovare applicazione, in ogni caso non oltre la data del 30 settembre 2014, le regole previgenti;

esprime parere favorevole, con le seguenti osservazioni:

- si segnala la necessità di dare rapida e urgente attuazione alle decisioni del Consiglio di Stato contenute nel citato D.P.R. 30 ottobre 2013, emanando quanto prima le norme regolamentari sostitutive delle disposizioni annullate del D.P.R. n. 207 del 2010 (regolamento di esecuzione del Codice degli appalti) e le conseguenti modifiche dell?Allegato A, al fine di evitare il protrarsi di incertezze tra gli operatori e le amministrazioni pubbliche interessate;
- sempre in materia di appalti pubblici, si sottolinea l?urgenza di avviare una riflessione complessiva sull?attuale assetto del Codice dei contratti pubblici, oggetto negli ultimi anni di eccessive modifiche di tipo estemporaneo le quali, prive di un disegno organico, ne hanno reso l?applicazione quanto mai complessa e farraginosa. In proposito, si evidenzia la necessità di operare una riforma organica del testo, eventualmente attraverso una legge delega, nell?ottica della semplificazione e tenendo altresì conto delle novità contenute nelle proposte di direttiva in materia di appalti attualmente all?esame del Parlamento europeo;
- con riferimento alla norma sull?acquisto dei servizi di pubblicità *on line* di cui all?articolo 1, comma 1, occorre valutare l?opportunità di sopprimere la suddetta disposizione, al fine di evitare che dalla stessa possano derivare effetti perniciosi a danno degli utenti e dello sviluppo della stessa rete *internet*;
- è auspicabile che si possa reinserire nel disegno di legge in titolo la norma relativa alla tassa di sbarco a favore dei comuni delle isole minori, che era contenuta nel decreto-legge n. 126 del 2014 (di cui il testo in esame riproduce molte disposizioni). Tale imposta, infatti, corrispondeva alle esigenze finanziarie di molte piccole isole, penalizzate dal notevole afflusso di visitatori;
- si valuta favorevolmente l'articolo 3, comma 5, che fissa al 30 giugno 2014 il termine massimo per l'approvazione del nuovo contratto di programma - parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI, auspicandone la rapida definizione;
- in materia di trasporto ferroviario locale, è auspicabile che le risorse del fondo nazionale per il trasporto pubblico locale destinate alle linee ferroviarie possano essere anch'esse escluse, almeno in parte, dai vincoli del patto di stabilità interno per tutte le Regioni, anche a statuto ordinario;

- si raccomanda una particolare attenzione alle esigenze del trasporto pubblico locale, per il quale occorre avviare una complessiva riflessione, per trovare una soluzione organica, che assicuri il risanamento delle aziende che erogano il servizio, assicurando nel contempo la puntualità, l?efficienza e la sicurezza delle reti e dei collegamenti per i cittadini;
- infine, pur non rientrando direttamente nella competenza della Commissione, in relazione alla norma contenuta nell'articolo 2, comma 5, che nel caso di cessione di immobili pubblici consente di derogare agli obblighi di presentazione dell'attestato di prestazione energetica (APE), si auspica che uguali agevolazioni possano essere introdotte per gli adempimenti legati alla presentazione dell?attestato per le cessioni di immobili tra privati, al fine di non danneggiare tale settore, già durante provato dalla recente crisi economica.

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE SUL DISEGNO DI LEGGE N. 1215

L'8a Commissione, esaminato per quanto di propria competenza il disegno di legge in titolo,

rilevato in particolare che:

- il comma 9 dell?articolo 3 sospende fino al 30 settembre 2014 gli effetti del D.P.R. 30 ottobre 2013, che ha annullato alcuni articoli del regolamento di esecuzione del Codice degli appalti, facendo proprie le decisioni espresse dal Consiglio di Stato nell?adunanza del 16 aprile 2013 su un ricorso straordinario al Capo dello Stato;
- il citato D.P.R. 30 ottobre 2013 ha dichiarato l?illegittimità, e quindi l?annullamento, dei seguenti articoli del regolamento di esecuzione del Codice degli appalti (D.P.R. n. 207 del 2010):

a) articolo 85, comma 1, lettera b), nn. 2 e 3, nella parte in cui prevede particolari limiti di qualificazione per le imprese che abbiano subappaltato più del 30 per cento di ciascuna categoria scorporabile a qualificazione non obbligatoria o del 40 per cento nel caso di categoria scorporabile a qualificazione obbligatoria;

b) articoli 109, comma 2, e 107, comma 2, oltre all?Allegato A, nella parte in cui tali previsioni limitano la qualificazione e la capacità operativa delle imprese generali a favore delle imprese speciali, in conseguenza dell?obbligo di subappaltare o di rendere a qualificazione obbligatoria (con necessità di creare un?associazione temporanea di impresa verticale) una serie numerosa di lavori, diversi da quelli connotati da spiccata complessità tecnica;

- il comma 9 dell?articolo 3 stabilisce che le norme regolamentari sostitutive delle suddette disposizioni annullate del D.P.R. n. 207 del 2010 e le conseguenti modifiche dell?Allegato A siano adottate secondo la procedura prevista dall?articolo 5, comma 4, del decreto legislativo n. 163 del 2006 (Codice degli appalti), che disciplina appunto l?emanazione del regolamento di esecuzione e le successive modifiche ed integrazioni. Nelle more dell?adozione delle nuove disposizioni, continuano a trovare applicazione, in ogni caso non oltre la data del 30 settembre 2014, le regole previgenti;

esprime parere favorevole, con le seguenti osservazioni:

- si segnala la necessità di dare rapida e urgente attuazione alle decisioni del Consiglio di Stato contenute nel citato D.P.R. 30 ottobre 2013, emanando quanto prima le norme regolamentari sostitutive delle disposizioni annullate del D.P.R. n. 207 del 2010 (regolamento di esecuzione del Codice degli appalti) e le conseguenti modifiche dell?Allegato A, al fine di evitare il protrarsi di incertezze tra gli operatori e le amministrazioni pubbliche interessate;
- sempre in materia di appalti pubblici, si sottolinea l?urgenza di avviare una riflessione complessiva sull?attuale assetto del Codice dei contratti pubblici, oggetto negli ultimi anni di eccessive modifiche, prive di un disegno organico, che ne hanno reso complicata l?applicazione per la sovrapposizione delle norme. In proposito, si evidenzia la necessità di operare una riforma organica del testo, eventualmente attraverso una legge delega, nell?ottica della semplificazione e tenendo altresì conto delle novità contenute nelle proposte di direttiva in materia di appalti attualmente all?esame del Parlamento

europeo;
- con riferimento alla norma sull?acquisto dei servizi di pubblicità *on line* di cui all?articolo 1, comma 1, occorre valutare l?opportunità di sopprimere la suddetta disposizione, al fine di evitare che dalla stessa possano derivare effetti perniciosi a danno degli utenti e dello sviluppo della stessa rete *internet*;
- è auspicabile che si possa reinserire nel disegno di legge in titolo la norma relativa alla tassa di sbarco a favore dei comuni delle isole minori, che era contenuta nel decreto-legge n. 126 del 2014 (di cui il testo in esame riproduce molte disposizioni). Tale imposta, infatti, corrispondeva alle esigenze finanziarie di molte piccole isole, penalizzate dal notevole afflusso di visitatori;
- si valuta favorevolmente l'articolo 3, comma 5, che fissa al 30 giugno 2014 il termine massimo per l'approvazione del nuovo contratto di programma - parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI, auspicandone la rapida definizione;
- in materia di trasporto ferroviario locale, è auspicabile che le risorse del fondo nazionale per il trasporto pubblico locale destinate alle linee ferroviarie possano essere anch'esse escluse, almeno in parte, dai vincoli del patto di stabilità interno per tutte le Regioni, anche a statuto ordinario;
- si raccomanda una particolare attenzione alle esigenze del trasporto pubblico locale, per il quale occorre avviare una complessiva riflessione, per trovare una soluzione organica, che assicuri il risanamento delle aziende che erogano il servizio, assicurando nel contempo la puntualità, l?efficienza e la sicurezza delle reti e dei collegamenti per i cittadini;
- infine, pur non rientrando direttamente nella competenza della Commissione, in relazione alla norma contenuta nell'articolo 2, comma 5, che nel caso di cessione di immobili pubblici consente di derogare agli obblighi di presentazione dell'attestato di prestazione energetica (APE), si auspica che uguali agevolazioni possano essere introdotte per gli adempimenti legati alla presentazione dell?attestato per le cessioni di immobili tra privati e per quelle dell?edilizia residenziale pubblica, al fine di non danneggiare tale settore, già durante provato dalla recente crisi economica.

EMENDAMENTI AL DISEGNO DI LEGGE

N. 370

Art. 1

1.1

MAURIZIO ROSSI

Al comma 1, capoverso «Art. 1»*, sopprimere il comma 3.*

1.2

MAURIZIO ROSSI

Al comma 1, capoverso «Art. 1»*, dopo il comma 5, aggiungere il seguente:*

«5-*bis*. L'autorità portuale e l'autorità marittima svolgono altresì ruolo di propulsione e coordinamento allo sviluppo ed all'implementazione dei sistemi telematici ed informatici nei porti».

Art. 3

3.1

CIOFFI, SCIBONA, BLUNDO

Al comma 1, capoverso «Art. 5»*, nel comma 1 aggiungere, in fine, le seguenti parole:* «in conformità con gli strumenti urbanistici vigenti».

3.2

MAURIZIO ROSSI

Al comma 1, capoverso «Art. 5»*, apportare le seguenti modificazioni:*

1. *nel comma 2, dopo la parola*: «vigenti» aggiungere le seguenti: «e delimitare altresì le aree appartenenti ai territori di cui al comma 1, lettera *a)*, dell'articolo 142 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, ritenute irrilevanti ai fini paesaggistici, per le conseguenti determinazioni di

competenza della regione.»;

2. *nel comma 13, sostituire la parola*: «sostanziali» con le seguenti: «, non costituenti adeguamenti tecnico funzionali ai sensi della normativa regionale,»; *alla fine del comma aggiungere le seguenti parole*: «alle varianti che, a seguito di screening effettuato dalla regione, non comportano modifiche alla VAS non si applica la procedura di cui al comma 3 del presente articolo»;

3. *sostituire il comma 15 con il seguente*:

«15. Nei porti di categoria I e Il, sedi di autorità portuale la realizzazione degli interventi da parte dei soggetti pubblici competenti previsti nel piano regolatore portuale approvato ai sensi della presente legge per i quali sia intervenuta l'intesa del comune interessato è autorizzata, sotto tutti i profili rilevanti, con provvedimento del presidente della autorità portuale e previo espletamento delle procedure ambientali di cui al decreto legislativo n. 152 del 2006 e ss.mm. ed ii.»;

4. *sostituire il comma 16 con il seguente*:

«16. I progetti di opere di grande infrastrutturazione: costruzioni di canali marittimi, dighe foranee di difesa, darsene, bacini e banchine attrezzate, nonché l'escavazione e l'approfondimento dei fondali (se estesa a tutto il porto o massima parte di esso ovvero se è tale da modificare significativamente la capacità ricettiva del porto stesso) sono sottoposti a parere del Consiglio superiore dei LL.PP.»;

5. *sostituire il comma 17 con il seguente*:

«17. L'esecuzione delle opere previste nel piano regolatore portuale approvato ai sensi della presente legge per i quali sia intervenuta l'intesa del comune interessato da parte di privati è autorizzata, sotto tutti i profili rilevanti, in esito ad apposita conferenza di servizi convocata dall'autorità portuale, ai sensi dell'articolo 14 della legge n. 241 del 1990, e successive modificazioni, a cui sono chiamate a partecipare tutte le amministrazioni competenti, le quali esprimono in tale ambito le determinazioni di rispettiva competenza».

3.3

CIOFFI, SCIBONA, BLUNDO

Al comma 1, capoverso «Art. 5»*, nel comma 3, secondo periodo, sostituire le parole da:* «di una commissione costituita con decreto» *fino alla fine del periodo con le seguenti:* «della commissione VIA/VAS, di cui all'articolo 9 del decreto del Presidente della Repubblica 14 maggio 2007, n. 90, come modificato dal decreto-legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 luglio 2008, n. 123».

3.4

CIOFFI, SCIBONA, BLUNDO

Al comma 1, capoverso «Art. 5»*, nel comma 3, apportare le seguenti modificazioni:*

a) nel quarto periodo, sostituire le parole: «trenta giorni» *con le seguenti:* «sessanta giorni»;

b) nel quinto periodo, sostituire le parole: «trenta giorni» *con le seguenti:* «sessanta giorni».

3.5

CIOFFI, SCIBONA, BLUNDO

Al comma 1, capoverso «Art. 5»*, nel comma 3, sopprimere l'ottavo e il nono periodo.*

Conseguentemente, nel medesimo capoverso «Art. 5»*, sopprimere il comma 6.*

3.6

CIOFFI, SCIBONA, BLUNDO

Al comma 1, capoverso «Art. 5»*, nel comma 3, sopprimere l'ottavo periodo.*

3.7

CIOFFI, SCIBONA, BLUNDO

Al comma 1, capoverso «Art. 5»*, nel comma 3, sopprimere l'ultimo periodo.*

3.8

CIOFFI, SCIBONA, BERTOROTTA, BLUNDO

Al comma 1, capoverso «Art. 5»*, sopprimere il comma 6.*

3.9

CIOFFI, SCIBONA, BLUNDO

Al comma 1, capoverso «Art. 5», *nel comma 9, aggiungere, in fine, le seguenti parole:* «e sul sito istituzionale della Regione».

3.10

CIOFFI, SCIBONA, BLUNDO

Al comma 1, capoverso «Art. 5», *nel comma 10, sostituire le parole:* «trenta giorni» *con le seguenti:* «sessanta giorni».

3.11

CIOFFI, SCIBONA, BLUNDO

Al comma 1, capoverso «Art. 5», *nel comma 12, dopo il primo periodo, inserire il seguente:* «Decorso inutilmente il termine di cui al periodo precedente, il piano regolatore portuale non può più essere adottato».

3.12

CIOFFI, SCIBONA, BLUNDO

Al comma 1, capoverso «Art. 5», *nel comma 13, apportare le seguenti modificazioni:*

a) nel primo periodo, sopprimere la seguente parola: «sostanziali»;

b) aggiungere, in fine, il seguente periodo: «Fermo restando quanto previsto dal decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 in materia di valutazione di impatto ambientale (VIA), con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, sono individuate le tipologie di varianti non sostanziali alle quali non si applica la procedura di valutazione ambientale strategica (VAS)».

3.13

CIOFFI, SCIBONA, BLUNDO

Al comma 1, capoverso «Art. 5», *sopprimere il comma 14.*

3.14

CIOFFI, SCIBONA, BLUNDO

Al comma 1, capoverso «Art. 5», *al comma 15, secondo periodo, sopprimere le parole:* «, ove necessaria,».

3.15

CIOFFI, SCIBONA, BLUNDO

Al comma 1, capoverso «Art. 5», *sopprimere il comma 16.*

Art. 5

5.0.1

IL RELATORE

*Dopo l'***articolo 5** *aggiungere il seguente:*

«Art. 5-*bis.*

(*Introduzione dell'articolo 5-ter nella legge 28 gennaio 1994, n. 84, in materia di recupero dei materiali di dragaggio stoccati a terra*)

1. Dopo l'articolo 5-*bis* della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è inserito il seguente:

"Art. 5-*ter*. - *(Recupero dei materiali di dragaggio stoccati a terra). ? 1.* Fatto salvo quanto disposto dagli articoli 184-*bis* e 185 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, i sedimenti dragati ed i materiali da scavo per i quali non sia dimostrata la sussistenza dei requisiti richiesti dalle suddette disposizioni per la qualifica degli stessi come sottoprodotti, o per l'esclusione dal campo di applicazione della parte IV del decreto legislativo citato, depositati in impianti autorizzati ai sensi della normativa vigente, possono essere recuperati nel rispetto di tutte le seguenti condizioni:

a) i materiali sono sottoposti ad un'operazione di recupero completa autorizzata secondo la normativa vigente. Ai sensi dell'articolo 184-*ter* del decreto legislativo n. 152 del 2006 citato, l'operazione di recupero può consistere anche, semplicemente, nel controllo, o nella cernita, o nella selezione dei materiali, effettuati da personale qualificato, per verificare se gli stessi soddisfano le condizioni indicate nel presente articolo;

b) i materiali sono sottoposti ad operazioni di caratterizzazione, da effettuare presso il sito di primo stoccaggio o a valle di un'operazione di recupero autorizzata secondo la normativa vigente, funzionali a stabilire l'idoneità dei materiali ad essere successivamente impiegati;

c) i materiali non superano i valori delle concentrazioni soglia di contaminazione di cui alle colonne A e B della tabella 1 dell'allegato 5 alla parte IV del decreto legislativo n. 152 del 2006 in funzione della destinazione d'uso;

d) è certo che i materiali di cui al comma 1 saranno utilizzati direttamente, anche a fini di recupero o rimodellamento ambientale;

e) è certo il sito di destinazione;

f) i materiali soddisfano i requisiti tecnici per gli scopi specifici individuati e rispettano la normativa e gli *standard* esistenti applicabili ai prodotti;

g) è accertata la compatibilità dei materiali con il sito di destinazione e l'utilizzo individuato non determina rischi per la salute, né variazioni qualitative o quantitative delle emissioni rispetto al normale utilizzo delle materie prime.

2. Ai fini di cui al comma 1, prima dell'avvio al sito o al circuito di destinazione, il produttore o il detentore predispongono una dichiarazione di conformità da cui risultino, oltre ai dati del produttore, o del detentore e dell'utilizzatore, la tipologia e la quantità dei materiali oggetto di utilizzo, le attività di recupero effettuate, il sito di destinazione e le modalità di impiego previste, l'attestazione che sono rispettati i criteri di cui al presente articolo. Il produttore trasmette la dichiarazione di conformità al detentore successivo ed all'utilizzatore. Tutti i soggetti che intervengono nel procedimento di recupero e di utilizzo dei materiali di cui al presente articolo conservano una copia della dichiarazione per almeno un anno dalla data del rilascio, mettendo la a disposizione delle autorità competenti che la richiedano. La dichiarazione di conformità può essere stilata in formato elettronico.

3. Solo all'esito delle operazioni di recupero indicate, l'utilizzo dei materiali di cui al comma 1 è assoggettato al regime proprio dei beni e dei prodotti. A tal fine, il trasporto di tali materiali è accompagnato, qualora previsto, dal documento di trasporto o da copia del contratto di trasporto redatto in forma scritta o dalla scheda di trasporto di cui agli articoli 6 e 7-bis del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286 e successive modificazioni.».

5.0.2

GIBIINO

*Dopo l'***articolo 5** *aggiungere il seguente:*

«Art. 5-*bis.*

(*Introduzione dell'articolo 5-ter nella legge 28 gennaio 1994, n. 84, in materia di recupero dei materiali di dragaggio stoccati a terra*)

1. Dopo l'articolo 5-*bis* della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è inserito il seguente:

"Art. 5-*ter. - (Recupero dei materiali di dragaggio stoccati a terra). ? 1.* Fatto salvo quanto disposto dagli articoli 184-*bis* e 185 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, i sedimenti dragati ed i materiali da scavo per i quali non sia dimostrata la sussistenza dei requisiti richiesti dalle suddette disposizioni per la qualifica degli stessi come sottoprodotti, o per l'esclusione dal campo di applicazione della parte IV del decreto legislativo citato, depositati in impianti autorizzati ai sensi della normativa vigente, possono essere recuperati nel rispetto di tutte le seguenti condizioni:

a) i materiali sono sottoposti ad un'operazione di recupero completa autorizzata secondo la normativa vigente. Ai sensi dell'articolo 184-*ter* del decreto legislativo n. 152 del 2006 citato, l'operazione di recupero può consistere anche, semplicemente, nel controllo, o nella cernita, o nella selezione dei materiali, effettuati da personale qualificato, per verificare se gli stessi soddisfano le condizioni indicate nel presente articolo;

b) i materiali sono sottoposti ad operazioni di caratterizzazione, da effettuare presso il sito di primo stoccaggio o a valle di un'operazione di recupero autorizzata secondo la normativa vigente, funzionali a stabilire l'idoneità dei materiali ad essere successivamente impiegati;

c) i materiali non superano i valori delle concentrazioni soglia di contaminazione di cui alle

colonne A e B della tabella 1 dell'allegato 5 alla parte IV del decreto legislativo n. 152 del 2006 in funzione della destinazione d'uso;

d) è certo che i materiali di cui al comma 1 saranno utilizzati direttamente, anche a fini di recupero o rimodellamento ambientale;

e) è certo il sito di destinazione;

f) i materiali soddisfano i requisiti tecnici per gli scopi specifici individuati e rispettano la normativa e gli *standard* esistenti applicabili ai prodotti;

g) è accertata la compatibilità dei materiali con il sito di destinazione e l'utilizzo individuato non determina rischi per la salute, né variazioni qualitative o quantitative delle emissioni rispetto al normale utilizzo delle materie prime.

2. Ai fini di cui al comma 1, prima dell'avvio al sito o al circuito di destinazione, il produttore o il detentore predispongono una dichiarazione di conformità da cui risultino, oltre ai dati del produttore, o del detentore e dell'utilizzatore, la tipologia e la quantità dei materiali oggetto di utilizzo, le attività di recupero effettuate, il sito di destinazione e le modalità di impiego previste, l'attestazione che sono rispettati i criteri di cui al presente articolo. Il produttore trasmette la dichiarazione di conformità al detentore successivo ed all'utilizzatore. Tutti i soggetti che intervengono nel procedimento di recupero e di utilizzo dei materiali di cui al presente articolo conservano una copia della dichiarazione per almeno un anno dalla data del rilascio, mettendo la a disposizione delle autorità competenti che la richiedano. La dichiarazione di conformità può essere stilata in formato elettronico.

3. Solo all'esito delle operazioni di recupero indicate, l'utilizzo dei materiali di cui al comma 1 è assoggettato al regime proprio dei beni e dei prodotti. A tal fine, il trasporto di tali materiali è accompagnato, qualora previsto, dal documento di trasporto o da copia del contratto di trasporto redatto in forma scritta o dalla scheda di trasporto di cui agli articoli 6 e 7-bis del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286 e successive modificazioni.».

Art. 6

6.1

DE PIETRO, CIOFFI, SCIBONA

Al comma 1, capoverso «Art. 5-*ter*», *nel comma 2, primo periodo, sostituire le parole:* «di durata fino ad un massimo di sessanta anni», *con le seguenti:* «di durata commisurata al piano di investimenti del soggetto concessionario, e comunque fino ad un massimo di trentacinque anni».

6.2

CIOFFI, SCIBONA, BLUNDO

Al comma 1, capoverso «Art. 5-*ter*», *nel comma 2, primo periodo, sostituire le parole:* «sessanta anni», *con le seguenti:* «trenta anni».

Art. 7

7.1

MAURIZIO ROSSI

Al comma 1, al capoverso «Art. 6»*, apportare le seguenti modificazioni:*

a) nel comma 1 sopprimere le parole: «Manfredonia» *e* «Trapani»;

b) nel comma 2, sostituire le parole: «è ente pubblico non economico» *con le seguenti:* «ha personalità giuridica di diritto pubblico» *e aggiungere, in fine, le seguenti parole:* «nonché ogni altra disposizione, anche di finanza pubblica, se non per quanto diversamente previsto. Gli atti adottati dall'autorità portuale sono assoggettati esclusivamente alle forme di controllo preventive e successive espressamente previste dalla presente legge».

7.2

MAURIZIO ROSSI

Al comma 1, capoverso «Art. 6»*, nel comma 1, lettera* a)*, aggiungere, in fine, le seguenti parole:* «ferma la disciplina dei rapporti tra autorità portuale e autorità marittima come disposta nella presente legge, i poteri di cui sopra possono essere esercitati anche al fine di coordinare l'attività di tutte le altre

amministrazioni operanti in ambito portuale, in funzione di assicurare l'efficienza e celerità dei rilevanti processi decisionali, dei controlli e degli adempimenti amministrativi, nonché l'efficacia dell'azione amministrativa interna all'ambito portuale;».

7.12

CIOFFI, SCIBONA, BLUNDO

Al comma 1, capoverso «Art. 6»*, nel comma 2, primo periodo, sostituire le parole:* "di bilancio e finanziaria" *con le seguenti:* «di bilancio, finanziaria e impositiva".

Conseguentemente, all'articolo 14, dopo il comma 1, aggiungere, in fine, i seguenti commi:

«1-*bis*-. All'articolo 4 del Decreto del Presidente della Repubblica 28 maggio 2009, n. 107, il comma 1 è sostituito dal seguente:

"1. Con regolamento dell'Autorità portuale si provvede all'adeguamento dell'ammontare delle tasse e dei diritti marittimi come disciplinati nella vigente legislazione e nel presente regolamento, sulla base dei parametri di cui al comma 2.".

1-*ter*. Al fine di conseguire l'obiettivo dell'autonomo finanziamento della realizzazione di opere e servizi nei porti, in via sperimentale, per il triennio 2015-2017, con regolamento, l'Autorità portuale può deliberare l'istituzione di una imposta di scopo destinata alla copertura di una quota non superiore al 50 per cento delle spese necessarie per la realizzazione dei servizi e delle opere di cui all'articolo 18-*bis*, comma 1, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, all'uopo indicando l'aliquota di imposta, l'applicazione di esenzioni e riduzioni in favore di determinate categorie, nonché le modalità di versamento degli importi dovuti. Al termine di ciascun esercizio finanziario, l'Autorità portuale comunica ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze l'ammontare del gettito di cui al presente comma affinché provvedano alla corrispondente riduzione del fondo di cui al suddetto articolo 18-*bis*. Con decreto dei Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze sono definite le modalità di monitoraggio sull'attuazione e sui risultati della sperimentazione di cui al presente comma.».

7.3

IL RELATORE

Al comma 1, capoverso «Art. 6»*, nel comma 2, dopo le parole:* «n. 165»*, aggiungere le seguenti:* «nonché ogni altra disposizione, anche di finanza pubblica, se non per quanto diversamente ed espressamente previsto. Conseguentemente, si intendono non applicabili alle autorità portuali le disposizioni di cui all'articolo 9, comma 1 del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito con modificazioni dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, e le autorità portuali non sono inserite nell'elenco delle pubbliche amministrazioni e degli enti pubblici redatto annualmente dall'ISTAT».

7.6

GIBIINO

Al comma 1, capoverso «Art. 6»*, nel comma 2, dopo le parole:* «n. 165»*, aggiungere le seguenti:* «nonché ogni altra disposizione, anche di finanza pubblica, se non per quanto diversamente ed espressamente previsto. Conseguentemente, si intendono non applicabili alle autorità portuali le disposizioni di cui all'articolo 9, comma 1 del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito con modificazioni dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, e le autorità portuali non sono inserite nell'elenco delle pubbliche amministrazioni e degli enti pubblici redatto annualmente dall'ISTAT».

7.4

SONEGO

Al comma 1, capoverso «Art. 6»*, sostituire il comma 6 con il seguente:*

«6. Le autorità portuali svolgono la loro funzione limitatamente agli obiettivi di cui alle lettere *a), b), c)* del comma 1 del presente articolo e per tale ragione non possono esercitare, né direttamente né tramite la partecipazione di società, operazioni portuali ed attività ad esse strettamente connesse. Le autorità portuali possono costituire ovvero partecipare a società esercenti attività accessorie o strumentali rispetto ai compiti istituzionali affidati alle autorità medesime limitatamente allo sviluppo dell'intermodalità. Sono in ogni caso precluse partecipazioni, ancorché indirette, in società che

svolgano funzioni nelle materie riservate ai soggetti che svolgano: *a)* operazioni portuali ai sensi dell'articolo 16; b)forniscano lavoro temporaneo ai sensi dell'articolo 17; *c)* siano titolari di concessioni di aree e banchine ai sensi dell'articolo 18 della presente legge».

7.5

BATTISTA

Al comma 1, capoverso «Art. 6»*, sostituire il comma 6 con il seguente:*

«6. Le autorità portuali non possono gestire, né direttamente, né tramite società partecipate, operazioni portuali ed attività di movimentazione ad esse strettamente connesse. Le autorità portuali possono promuovere, costituire e partecipare in forma non maggioritaria, società esercenti attività accessorie e/o strumentali rispetto ai compiti istituzionali delle autorità medesime, ai fini della promozione e dello sviluppo dell'intermodalità, della logistica e della rete di trasporto del *"comprehensive ? network*" afferente lo scalo di competenza, in linea con gli obiettivi e le finalità stabilite dalla relativa normativa comunitaria e dai dispositivi di legge adottati in materia».

7.7

MAURIZIO ROSSI

Al comma 1, capoverso «Art.6»*, nel comma 6 aggiungere, in fine, il seguente periodo:* «Al fine della promozione e dello sviluppo dell'intermodalità e della logistica, le autorità portuali possono costituire società, con soggetti nazionali o non nazionali ovvero partecipare società il cui capitale è detenuto da soggetti nazionali o non nazionali, esercenti attività accessorie o strumentali rispetto ai compiti istituzionali affidati alle autorità medesime e funzionali allo sviluppo delle attività del porto».

7.8

BATTISTA

Al comma 1, capoverso «Art. 6»*, nel comma 6, aggiungere, infine, il seguente periodo:* «Le autorità portuali possono costituire ovvero partecipare a società esercenti attività accessorie o strumentali rispetto ai compiti istituzionali affidati alle autorità medesime, anche ai fini della promozione e dello sviluppo dell'intermodalità, della logistica e delle reti trasportistiche».

7.9

SONEGO

Al comma 1, capoverso «Art. 6», *dopo il comma 6 inserire il seguente*:

«6-*bis*. Il comitato dell'autorità portuale, su proposta del presidente, provvede entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge ad approvare l'atto di ricognizione di ogni partecipazione societaria dell'autorità medesima e ad avviare senza indugio la cessazione delle partecipazioni che non corrispondono ai principi e alle finalità della presente legge. Il comitato medesimo motiva in modo dettagliato le ragioni per le quali conferma le partecipazioni societarie di cui delibera il mantenimento. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede alle cessazioni di cui al presente comma nominando un commissario *ad acta* nel caso il termine di sessanta giorni di cui al presente comma sia decorso infruttuosamente oppure nel caso le deliberazioni di mantenimento delle partecipazioni siano manifestamente immotivate».

7.10

MAURIZIO ROSSI

Al comma 1, capoverso «Art.6», *nel comma 10, sostituire la parola:* «cinque» *con la seguente:* «tre».

7.11

BATTISTA

Al comma 1, capoverso «Art.6», *nel comma 13, apportare le seguenti modificazioni:*

a) nel secondo periodo, dopo la parola: «decreto», *inserire le seguenti*: «, da adottarsi entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge,»;

b) dopo il secondo periodo, aggiungere, in fine, il seguente: «Il Governo è delegato ad adottare, entro lo stesso termine di cui al periodo precedente, un decreto legislativo volto a dare piena attuazione alle disposizioni dell'allegato VIII del Trattato di Parigi del 1947, anche per quanto concerne l'imposizione fiscale diretta e indiretta all'interno dei punti franchi del Porto di Trieste,

compatibilmente con quanto previsto dal Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea. ».

Conseguentemente, nella rubrica, aggiungere, in fine, le seguenti parole: «e delega al Governo in materia di punti franchi».

7.0.1

MAURIZIO ROSSI

*Dopo l'***articolo 7***, aggiungere il seguente:*

«Art. 7-*bis.*

(*Disposizioni per la semplificazione dei compiti delle autorità portuali e del ruolo dei porti*)

1. All'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modificazioni, dopo il comma 1 è aggiunto il seguente:

"1-*bis*. L'autorità portuale svolge altresì un ruolo di coordinamento delle attività esercitate dagli enti e dagli organismi pubblici nell'ambito dei porti e nelle aree demaniali marittime comprese nella propria circoscrizione territoriale. Il presidente dell'autorità portuale, ai fini dell'esercizio della funzione di coordinamento e dell'esame e risoluzione di questioni di interesse del porto, convoca un'apposita conferenza, con la partecipazione dei rappresentanti delle pubbliche amministrazioni, intesa ad individuare soluzioni condivise".

2. In considerazione delle funzioni affidate alle autorità portuali, enti di rilevanza nazionale ad ordinamento speciale, al comma 2 dell'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 e successive modificazioni il secondo periodo è sostituito dal seguente: «Ad essa non si applicano le disposizioni di cui alla legge 20 marzo 1975, n. 70, e successive modificazioni, le disposizioni del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, e successive modificazioni, nonché ogni altra disposizione, anche di finanza pubblica, riferita alle amministrazioni dello Stato ed agli enti pubblici, se non per quanto diversamente ed espressamente previsto».

Conseguentemente,

? le disposizioni di cui all'articolo 9, comma 1 del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, si intendono non applicabili alle autorità portuali;

? le autorità portuali non sono inserite nell'elenco delle pubbliche amministrazioni e degli enti pubblici redatto annualmente daIl'ISTAT.

3. All'articolo 8, comma 3, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modificazioni, la lettera *h)* è sostituita dalla seguente:

«*h)* amministra in via esclusiva le aree e i beni del demanio marittimo compresi nell'ambito della circoscrizione territoriale di cui all'articolo 6, comma 7, sulla base delle disposizioni di legge in materia; esercita, sentito il comitato portuale, preventivamente per i soli casi di maggior rilievo, le attribuzioni amministrative stabilite dall'articolo 30 del codice della navigazione, fermo restando l'esercizio della polizia da parte dell'autorità marittima, nonché le attribuzioni stabilite negli articoli da 36 a 55, 64 e 68, e, con riguardo a tali articoli, anche quelle di cui all'articolo 84, del codice della navigazione e nelle relative norme di attuazione; esprime l'intesa con l'autorità marittima sulle competenze da questa esercitate ai sensi delle disposizioni contenute nel libro I, titolo III, capo I, del codice della navigazione, limitatamente a quelle di cui agli articoli 62, 77 e 78. Ferma restando la validità delle tessere di libero accesso a tutti i porti nazionali rilasciate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, disciplina con propria ordinanza gli accessi e i permessi d'ingresso ai porti di giurisdizione, esercita le competenze di cui all'articolo 6, comma 7, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, conferendo, con proprio provvedimento, al personale dell'autorità portuale le funzioni di cui all'articolo 17, comma 132, della legge 15 maggio 1997, n. 127, esercitabili nell'ambito della circoscrizione territoriale dell'autorità portuale».

Art. 8

8.1

MAURIZIO ROSSI

Al comma 1, capoverso «Art.8», *nel comma 3, dopo le parole:* «vigilanza e controllo» *aggiungere le seguenti:* «con potere sanzionatorio. Il Presidente, con proprio provvedimento attribuisce altresì a personale dell'autorità portuale adeguatamente formato, la vigilanza sul corretto svolgimento delle operazioni portuali».

8.2

CIOFFI, SCIBONA, BLUNDO, BATTISTA

Al comma 1, capoverso «Art. 8», *sostituire i commi 5 e 6 con i seguenti:*

«5. Il presidente dell'autorità portuale è nominato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti tra esperti di riconosciuta indipendenza e comprovata competenza ed esperienza nel settore oggetto della presente legge al termine della procedura di cui al comma 6.

6. Possono essere designati soltanto soggetti che abbiano presentato la propria candidatura nell'ambito di un'apposita procedura di selezione ad evidenza pubblica avviata con la pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* di un bando predisposto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Nel bando devono essere indicati i criteri di ammissione e quelli di selezione. Ai fini dell'ammissione alla procedura di selezione, i candidati devono essere cittadini di uno degli stati membri dell'Unione europea e aver conseguito un livello di formazione corrispondente ad un ciclo completo di studi universitari certificato. Nell'elaborazione dei criteri di selezione si dovrà tenere conto dei seguenti elementi:

? comprovata professionalità ed esperienza nelle materie di competenza delle autorità portuali e del settore marittimo;

? buona conoscenza ed esperienza delle politiche di concorrenza per il mercato nell'Unione europea;

? esperienza pratica riguardante l'applicazione e il rispetto della normativa di riferimento delle autorità portuali;

? esperienza nella valutazione dell'impatto delle politiche nazionali e comunitarie del settore portuale e marittimo sulle imprese, la pubblica amministrazione e gli enti locali;

? autorevolezza adeguata all'incarico, verificabile sulla base della reputazione, dei risultati conseguiti nei ruoli in precedenza ricoperti nel settore pubblico o privato e della riconoscibilità nei settori di riferimento;

? competenze direttive necessarie per gestire il personale alle dipendenze dell'Autorità, nonché per rapportarsi con una comunità diversificata di portatori di interessi;

? capacità di agire con la necessaria indipendenza;

? buona conoscenza della lingua inglese, necessaria per le esigenze di studio ed approfondimento delle materie di competenza e per la comunicazione interistituzionale.

Le designazioni del Ministro sono sottoposte al parere vincolante delle competenti Commissioni parlamentari, previa pubblicazione del curriculum vitae ed audizione delle persone designate. In nessun caso le nomine possono essere effettuate in mancanza del parere favorevole espresso dalle predette Commissioni a maggioranza dei due terzi dei componenti. Le medesime Commissioni procedono prima dell'adozione del parere all'audizione delle persone designate, con eventuale esame in pubblico dibattito».

8.3

IL RELATORE

Al comma 1, capoverso «Art. 8», *nel comma 5, sostituire le parole:* «esperti di massima e comprovata qualificazione professionale nel settore oggetto della presente legge» *con le seguenti:* «soggetti aventi alta esperienza istituzionale o amministrativa o professionale nelle materie affidate alle competenze dell'autorità portuale».

8.9

GIBIINO

Al comma 1, capoverso «Art. 8», *nel comma 5, sostituire le parole:* «esperti di massima e comprovata qualificazione professionale nel settore oggetto della presente legge» *con le seguenti:* «soggetti aventi

alta esperienza istituzionale o amministrativa o professionale nelle materie affidate alle competenze dell'autorità portuale».

8.4

CIOFFI, SCIBONA, BLUNDO

Al comma 1, capoverso «Art. 8», *nel comma 9, dopo le parole:* «anche territoriale,» *inserire le seguenti:* «o di rappresentanza nei partiti politici,».

8.5

CIOFFI, SCIBONA, BLUNDO

Al comma 1, capoverso «Art. 8», *nel comma 9, aggiungere, in fine, il seguente periodo:* «Sono cause tassative di esclusione dalla carica di presidente dell'autorità portuale l'emissione a carico del presidente di una sentenza di condanna in primo grado per i reati non contravvenzionali previsti: *a)* dalle norme che individuano i delitti contro la pubblica amministrazione, contro la fede pubblica, contro il patrimonio, contro l'ordine pubblico, contro l'economia pubblica ovvero per un delitto in materia tributaria; *b)* dal titolo XI del libro V del codice civile e dal regio decreto del 16 marzo 1942 n. 267; *c)* dalle norme che disciplinano l'attività bancaria, finanziaria, mobiliare, assicurativa e dalle norme in materia di mercati e valori mobiliari, di strumenti di pagamento; *d)* dal decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, nonché dagli articoli 73 e 74 del decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1990, n. 309».

8.6

CIOFFI, SCIBONA, BLUNDO

Al comma 1, capoverso «Art. 8», *nel comma 9, aggiungere, in fine, il seguente periodo:* «All'atto di accettazione della nomina, il presidente dell'Autorità portuale, se dipendente di pubbliche amministrazioni, è collocato fuori ruolo e il posto corrispondente nella dotazione organica dell'amministrazione di appartenenza è reso indisponibile per tutta la durata del mandato; se professore universitario, è collocato in aspettativa senza assegni».

8.7

CIOFFI, SCIBONA, BLUNDO

Al comma 1, capoverso «Art. 8», *nel comma 9, aggiungere, in fine, il seguente periodo:* «Nell'anno successivo alla cessazione del mandato, il presidente non può intrattenere, direttamente o indirettamente, rapporti di collaborazione o di consulenza o di impiego in società che esercitano attività portuali o marittime».

8.8

CIOFFI, SCIBONA, BLUNDO

Al comma 1, capoverso «Art. 8», *dopo il comma 9, aggiungere, in fine, il seguente comma:*

«9-*bis*. In caso di gravi e persistenti violazioni dei compiti affidati al presidente ai sensi della presente legge o di prolungata inattività, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti può adottare, previo parere favorevole espresso a maggioranza di due terzi dei componenti delle competenti Commissione parlamentari, un provvedimento motivato di revoca della nomina del medesimo presidente».

Art. 9

9.1

BATTISTA

Al comma 1, lettera b) capoverso «3», *nella lettera* a) *ivi richiamata, dopo le parole:* «bilancio preventivo,», *inserire le seguenti:* «obbligatoriamente in pareggio o in avanzo,».

9.2

MAURIZIO ROSSI

Al comma 1, lettera b), *capoverso* «3», *nella lettera* a), *aggiungere, in fine, le seguenti parole:* «, fermo l'obbligo del pareggio o dell'avanzo di bilancio».

Art. 10

10.1

IL RELATORE

Sostituire l'articolo con il seguente:

«Art. 10. - *(Modifiche all'articolo 10 della legge 28 gennaio 1994, n. 84) ? 1.* All'articolo 10 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 2 è sostituito dal seguente:

"2. Il segretario generale è nominato dal presidente tra esperti di comprovata qualificazione ed esperienza professionale nelle materie affidate alle competenze dell'autorità portuale, previa comunicazione al comitato portuale che esprime parere, obbligatorio ma non vincolante, esclusivamente in ordine ai predetti requisiti.";

b) al comma 3, la parola: "quadriennale" è sostituita dalla seguente: "quinquennale" e le parole da "su proposta" fino alla fine del comma sono sostituite dalle seguenti: «dal presidente, previa comunicazione al comitato portuale."

c) al comma 6, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Conseguentemente non si applica ai dipendenti delle autorità portuali nessuna disposizione riferita ai dipendenti delle pubbliche amministrazioni e di altri enti pubblici, se non per quanto diversamente ed espressamente previsto"».

10.5

GIBIINO

Sostituire l'articolo con il seguente:

«Art. 10. - *(Modifiche all'articolo 10 della legge 28 gennaio 1994, n. 84) ? 1.* All'articolo 10 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 2 è sostituito dal seguente:

"2. Il segretario generale è nominato dal presidente tra esperti di comprovata qualificazione ed esperienza professionale nelle materie affidate alle competenze dell'autorità portuale, previa comunicazione al comitato portuale che esprime parere, obbligatorio ma non vincolante, esclusivamente in ordine ai predetti requisiti.";

b) al comma 3, la parola: "quadriennale" è sostituita dalla seguente: "quinquennale" e le parole da "su proposta" fino alla fine del comma sono sostituite dalle seguenti: «dal presidente, previa comunicazione al comitato portuale."

c) al comma 6, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Conseguentemente non si applica ai dipendenti delle autorità portuali nessuna disposizione riferita ai dipendenti delle pubbliche amministrazioni e di altri enti pubblici, se non per quanto diversamente ed espressamente previsto"».

10.2

CIOFFI, SCIBONA, BLUNDO

Sostituire l'articolo con il seguente:

«Art. 10. - *(Modifiche all'articolo 10 della legge 28 gennaio 1994, n. 84) ? 1.* All'articolo 10 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni.

a) al comma 2, sono sostituite le parole da: "di comprovata ", fino alla fine del comma, con le seguenti: "di riconosciuta indipendenza e comprovata qualificazione ed esperienza professionale nel settore disciplinato dalla presente legge.";

b) al comma 3, la parola: "quadriennale" è sostituita dalla seguente: "quinquennale"».

10.3

MAURIZIO ROSSI

Dopo il comma 1, aggiungere i seguenti:

«1-*bis*. Il comma 2 dell'articolo 10, della legge 28 gennaio 1994, n. 84 è sostituito dal seguente:

"2. Il Segretario Generale è nominato dal Presidente tra esperti di comprovata qualificazione ed esperienza professionale nel settore disciplinato dalla presente legge, previa comunicazione al Comitato Portuale che esprime il proprio avviso, obbligatorio ma non vincolante, in ordine ai predetti requisiti".

1-*ter*. Al comma 3 dell'articolo 10 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, le parole da: "su proposta" fino alla fine del periodo, sono sostituite dalle seguenti: "dal Presidente, previa comunicazione al

Comitato Portuale"».

10.4

MAURIZIO ROSSI

Dopo il comma 1 è aggiunto il seguente:

«1-*bis*. All'articolo 10 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, al comma 6, aggiungere, in fine, il seguente periodo: "Conseguentemente non si applica ai dipendenti delle autorità portuali nessuna disposizione riferita ai dipendenti delle pubbliche amministrazioni e di altri enti pubblici, se non per quanto diversamente ed espressamente previsto"».

10.0.1

MAURIZIO ROSSI

Dopo l'articolo 10 è inserito il seguente:

«Art. 10-*bis*.

(*Adeguamento della durata degli organi delle autorità portuali*)

1. Il presidente dell'autorità portuale provvede con proprio atto ad adeguare il termine del mandato dei componenti il comitato di cui alle lettere *i)*, *l)* e *l-bis)* del comma 1, dell'articolo 9, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, in carica alla data di entrata in vigore della presente legge, alla nuova durata prevista dalla presente legge.

2. È altresì attribuita al presidente la facoltà di prorogare fino alla scadenza del mandato del presidente stesso (comunque per un massimo di un anno) la durata del contratto di assunzione del Segretario Generale di cui al medesimo comma 3, dell'articolo 10, fermo rimanendo quanto previsto al secondo periodo del comma 3 della legge 28 gennaio 1994, n. 84».

Art. 12

12.1

DE PIETRO

Sopprimere l'articolo.

12.2

IL RELATORE

Sostituire l'articolo 12, con il seguente:

«Art. 12.

(*Introduzione dell'articolo 11-bis nella legge 28 gennaio 1994, n. 84, sui sistemi e distretti multi portuali e logistici e abrogazione dell'articolo 46 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201*)

1. Dopo l'articolo 11 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 è inserito il seguente:

"Art. 11-*bis*. - *(Sistemi e distretti multi-portuali e logistici). ? 1.* Le autorità portuali, di intesa con la Regione (o le Regioni) interessata, costituiscono sistemi o distretti multiportuali e logistici per il coordinamento dello sviluppo infrastrutturale e delle attività di porti, interporti, aeroporti, rete ferroviaria e viaria appartenenti ad un medesimo bacino geografico o al servizio di uno stesso corridoio transeuropeo, in coerenza con gli indirizzi strategici di settore di livello statale e dell'Unione europea.

2. I sistemi di cui al comma 1, intervengono sugli aspetti di seguito indicati:

a) coordinamento dei piani regolatori portuali, delle politiche di sviluppo infrastrutturale del sistema o distretto;

b) coordinamento delle politiche di promozione e di sviluppo dei traffici e per il miglioramento dell'offerta qualitativa e quantitativa del sistema o distretto;

c) promozione delle infrastrutture di collegamento stradale e ferroviario, avendo riguardo sia alle connessioni tra i terminali portuali e retro portuali e gli altri nodi della rete logistica del sistema, sia ai corridoi individuati in sede comunitaria.

3. Il sistema o distretto multi-portuale e logistico è organismo di coordinamento, costituito mediante protocolli di intesa; accordi di programma o convenzioni tra la Regione (o le Regioni) interessata, le autorità portuali del territorio, i soggetti responsabili dei nodi e delle reti ricomprese nel distretto medesimo.

4. L'atto costitutivo può individuare il coordinatore del sistema o distretto e le risorse che, senza alcun onere aggiuntivo per gli enti che vi partecipano e per il bilancio dello Stato, lo supportano, anche attraverso l'istituto dell'avvalimento, ai fini dell'attuazione degli obiettivi del sistema o distretto.

5. Nei terminali retroportuali cui fa riferimento il sistema logistico-portuale, il servizio doganale è svolto dalla medesima articolazione territoriale dell'amministrazione competente che esercita il servizio nei porti di riferimento".

2. L'articolo 46 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 è abrogato».

12.4

GIBIINO

Sostituire l'articolo 12, con il seguente:

«Art. 12.

(*Introduzione dell'articolo 11-bis nella legge 28 gennaio 1994, n. 84, sui sistemi e distretti multi portuali e logistici e abrogazione dell'articolo 46 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201*)

1. Dopo l'articolo 11 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 è inserito il seguente:

"Art. 11-*bis*. - *(Sistemi e distretti multi-portuali e logistici). ? 1*. Le autorità portuali, di intesa con la Regione (o le Regioni) interessata, costituiscono sistemi o distretti multiportuali e logistici per il coordinamento dello sviluppo infrastrutturale e delle attività di porti, interporti, aeroporti, rete ferroviaria e viaria appartenenti ad un medesimo bacino geografico o al servizio di uno stesso corridoio transeuropeo, in coerenza con gli indirizzi strategici di settore di livello statale e dell'Unione europea.

2. I sistemi di cui al comma 1, intervengono sugli aspetti di seguito indicati:

a) coordinamento dei piani regolatori portuali, delle politiche di sviluppo infrastrutturale del sistema o distretto;

b) coordinamento delle politiche di promozione e di sviluppo dei traffici e per il miglioramento dell'offerta qualitativa e quantitativa del sistema o distretto;

c) promozione delle infrastrutture di collegamento stradale e ferroviario, avendo riguardo sia alle connessioni tra i terminali portuali e retro portuali e gli altri nodi della rete logistica del sistema, sia ai corridoi individuati in sede comunitaria.

3. Il sistema o distretto multi-portuale e logistico è organismo di coordinamento, costituito mediante protocolli di intesa; accordi di programma o convenzioni tra la Regione (o le Regioni) interessata, le autorità portuali del territorio, i soggetti responsabili dei nodi e delle reti ricomprese nel distretto medesimo.

4. L'atto costitutivo può individuare il coordinatore del sistema o distretto e le risorse che, senza alcun onere aggiuntivo per gli enti che vi partecipano e per il bilancio dello Stato, lo supportano, anche attraverso l'istituto dell'avvalimento, ai fini dell'attuazione degli obiettivi del sistema o distretto.

5. Nei terminali retroportuali cui fa riferimento il sistema logistico-portuale, il servizio doganale è svolto dalla medesima articolazione territoriale dell'amministrazione competente che esercita il servizio nei porti di riferimento".

2. L'articolo 46 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 è abrogato».

12.3

MATTEOLI

Al comma 1, capoverso «11-*bis*», *sostituire il comma 3 con il seguente:*

«3. Nei terminali retroportuali cui fa riferimento il sistema logistico-portuale, il servizio doganale è svolto in conformità dell'articolo 46, comma 4, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 e successive modificazioni».

Art. 15

15.1

MAURIZIO ROSSI

Al comma 1, lettera a)*, sostituire le parole da:* «nonché»*, fino alla fine del periodo con le seguenti:* «A tal fine esprime all'autorità portuale gli avvisi tecnici in tema di sicurezza della navigazione e di sicurezza della navigazione in porto sugli atti che l'autorità portuale adotta a mente della vigente normativa».

Art. 16

16.1

DE PIETRO

Sopprimere l'articolo.

16.2

MAURIZIO ROSSI

Sopprimere l'articolo.

Art. 17

17.1

GIBIINO

Al comma 1, capoverso «Art. 18»*, dopo il comma 2 inserire il seguente:*

«2-*bis*. Il soggetto concessionario scelto con procedura ad evidenza pubblica può realizzare direttamente i lavori connessi alla gestione delle opere attinenti ad attività marittime e portuali purché qualificato ai sensi della normativa vigente e purché la procedura ad evidenza pubblica espletata per l'affidamento della concessione abbia avuto ad oggetto sia l'attività di gestione sia l'esecuzione dei lavori connessi. Qualora, invece, la procedura abbia avuto ad oggetto esclusivamente l'attività di gestione, il concessionario deve appaltare i lavori a terzi con le procedure ad evidenza pubblica previste dal decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163».

17.2

MARGIOTTA

Al comma 1, capoverso «Art. 18», *dopo il comma 2 inserire il seguente*:

«2-*bis*. Il soggetto concessionario scelto con procedura ad evidenza pubblica può realizzare direttamente i lavori connessi alla gestione delle opere attinenti ad attività marittime e portuali purché qualificato ai sensi della normativa vigente e purché la procedura ad evidenza pubblica espletata per l'affidamento della concessione abbia avuto ad oggetto sia l'attività di gestione sia l'esecuzione dei lavori connessi. Qualora, invece, la procedura abbia avuto ad oggetto esclusivamente l'attività di gestione, il concessionario deve appaltare i lavori a terzi con le procedure ad evidenza pubblica previste dal decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163».

17.3

MAURIZIO ROSSI

Al comma 1, capoverso «Art. 18»*, nel comma 5, sopprimere le parole:* «purché non superiore ad un terzo della durata inizialmente stabilita per la concessione».

17.4

MAURIZIO ROSSI

Al comma 1, capoverso «Art. 18»*, sostituire il comma 7 con il seguente:*

«7. L'atto di concessione è adottato all'esito di procedura di evidenza pubblica, anche diversa da una gara, ma comunque nel rispetto dei principi di trasparenza, imparzialità, efficienza e proporzionalità, previe idonee forme di pubblicità. I medesimi principi si applicano anche in caso di rinnovo di concessione esistente».

17.5

MAURIZIO ROSSI

Al comma 1, capoverso «*Art. 18», dopo il comma 7, inserire il seguente*:

«7-*bis*. Qualora le aree demaniali e le banchine siano state utilizzate da un'impresa concessionaria il cui titolo sia venuto meno per decorrenza del termine della concessione, la procedura di futura evidenza pubblica di cui al precedente comma 7 dovrà prevedere una compensazione economica a favore della predetta impresa concessionaria, basata sul valore effettivo non ammortizzato dei beni ed

impianti realizzati dalla stessa che permangono sull'area oggetto di concessione, purché l'area mantenga la medesima destinazione d'uso. Potrà altresì essere previsto un indennizzo a favore dell'impresa concessionaria cessante ed a carico dell'impresa subentrante nella concessione, commisurato all'avviamento a quest'ultima trasferito. I criteri per il calcolo della compensazione economica e dell'indennizzo sopra indicati sono prestabiliti con apposito decreto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti».

17.6

MARGIOTTA

Al comma 1, capoverso «Art. 18»*, dopo il comma 13, inserire il seguente:*

«13-*bis*. Ai fini dell'alimentazione degli impianti di produzione termoelettrica, su motivata richiesta dell'impresa concessionaria, l'autorità concedente può autorizzare l'affidamento ad altre imprese portuali, autorizzate ai sensi dell'articolo 16, di attività ricomprese nel ciclo operativo e produttivo dell'impianto ivi incluso l'esercizio delle attività di sbarco ed imbarco del combustibile».

17.7

MAURIZIO ROSSI

Al comma 1, capoverso «Art. 18», *dopo il comma 16, inserire i seguenti:*

«16-*bis*. Le aree e le banchine demaniali marittime dei porti, come delimitate dal Piano Regolatore portuale, ivi compresi i piazzali, le infrastrutture stradali e ferroviarie, le aree assegnate ad attività di servizi portuali, costituendo immobili a destinazione particolare in quanto compendi destinati al traffico marittimo e ad operazioni funzionali alle attività portuali, anche se affidate in concessione, non sono assoggettate all'imposta comunale sugli immobili di cui al decreto legislativo n. 504 del 1992 e s.m.i. ed all'imposta municipale propria di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 14 marzo 2011, n. 23 ed all'articolo 13 del decreto-legge n. 201 del 2011 convertito con modificazioni della legge n. 214 del 2011.

16-*ter*. Sono assoggettati alle imposte di cui al precedente comma soltanto i fabbricati o porzioni di essi, non destinati ai suddetti usi marittimo-portuali, che insistono sulle aree demaniali dei porti e sono affidati in concessione, qualora gli stessi fabbricati, rivestendo natura di autonoma unità immobiliare, presentino effettiva autonomia funzionale e reddituale. Ai sensi del comma 2, dell'articolo 3 del decreto legislativo n. 504 del 1992 e s.m.i., il soggetto passivo è il concessionario.

16-*quater*. Gli atti impositivi o sanzionatori relativi all'applicazione dell'ICI ai beni demaniali di cui al comma 16-*bis* perdono efficacia».

17.0.1

IL RELATORE

*Dopo l'***articolo 17***, aggiungere il seguente:*

«Art. 17-*bis.*

(*Modifica dell'articolo 18-bis della legge 28 gennaio 1994, n. 84)*

1. All'articolo 18-*bis* della legge 28 gennaio 1994, n. 84 i commi da 1 a 4 sono sostituiti dai seguenti:

"*1*. Al fine di agevolare la realizzazione delle opere previste nei rispettivi piani regolatori e nei piani operativi triennali, per il potenziamento della rete infrastrutturale nei porti, dei collegamenti stradali e ferroviari nei porti e tra i porti, i *terminal* portuali e quelli retroportuali e gli altri nodi della rete logistica in coerenza con gli indirizzi strategici di settore di livello statale e dell'Unione europea, è attribuita alle autorità portuali una quota dell'imposta sul valore aggiunto dovuta sull'importazione delle merci introdotte nel territorio nazionale per il tramite di ciascun porto pari a: l'1 per cento per l'anno 2014; l'1,5 per cento per l'anno 2015; il 2,5 per cento a decorrere dall'anno 2016.

2. Ai fini dell'attuazione di quanto previsto al comma 1 del presente articolo, il Ministero dell'economia e delle finanze, entro il 30 aprile di ciascun anno, quantifica il gettito dell'imposta sul valore aggiunto dovuta sull'importazione delle merci introdotte nel territorio nazionale per il tramite dei porti amministrati dalle autorità portuali e, nel limite del 20 per cento, lo attribuisce ad apposito fondo istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Quanto al

restante 80 per cento, è ripartito tra le singole autorità portuali in proporzione corrispondente alla percentuale dell'imposta sul valore aggiunto dovuta sull'importazione delle merci introdotte nel territorio nazionale che ha prodotto ciascun porto amministrato dalle singole autorità portuali.

3. Entro il 31 maggio di ciascun anno, con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province Autonome, nonché la rappresentanza unitaria delle autorità portuali, è ripartito il fondo di cui al precedente comma tra le autorità portuali, con finalità perequative, tenendo conto delle previsioni dei rispettivi piani operativi triennali e piani regolatori portuali.

4. Le autorità portuali trasmettono al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, annualmente, specifica relazione opportunamente documentata relativa all'utilizzo delle risorse loro attribuite a mente del presente articolo. Le risorse che non sono state impegnate entro 5 anni dall'attribuzione a ciascuna autorità portuale devono essere versate dalla stessa autorità portuale al fondo di cui al comma 2 del presente articolo al fine della ripartizione secondo quanto previsto al comma 3.

4-bis. Decorsi 5 anni dalla data di attuazione delle previsioni dei commi 2 e 3 del presente articolo, e successivamente con periodicità triennale, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti d'intesa con il Ministro dell'economia e delle finanze, previo parere delle competenti Commissioni parlamentari e sentita 1'Associazione rappresentativa delle autorità portuali, può essere rideterminata la percentuale dell'IVA di cui al comma 1 attribuita annualmente alle autorità portuali"».

17.0.4

GIBIINO

*Dopo l'***articolo 17***, aggiungere il seguente:*

«Art. 17-*bis.*

(*Modifica dell'articolo 18-bis della legge 28 gennaio 1994, n. 84)*

1. All'articolo 18-*bis* della legge 28 gennaio 1994, n. 84 i commi da 1 a 4 sono sostituiti dai seguenti:

"*1*. Al fine di agevolare la realizzazione delle opere previste nei rispettivi piani regolatori e nei piani operativi triennali, per il potenziamento della rete infrastrutturale nei porti, dei collegamenti stradali e ferroviari nei porti e tra i porti, i *terminal* portuali e quelli retroportuali e gli altri nodi della rete logistica in coerenza con gli indirizzi strategici di settore di livello statale e dell'Unione europea, è attribuita alle autorità portuali una quota dell'imposta sul valore aggiunto dovuta sull'importazione delle merci introdotte nel territorio nazionale per il tramite di ciascun porto pari a: l'1 per cento per l'anno 2014; l'1,5 per cento per l'anno 2015; il 2,5 per cento a decorrere dall'anno 2016.

2. Ai fini dell'attuazione di quanto previsto al comma 1 del presente articolo, il Ministero dell'economia e delle finanze, entro il 30 aprile di ciascun anno, quantifica il gettito dell'imposta sul valore aggiunto dovuta sull'importazione delle merci introdotte nel territorio nazionale per il tramite dei porti amministrati dalle autorità portuali e, nel limite del 20 per cento, lo attribuisce ad apposito fondo istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Quanto al restante 80 per cento, è ripartito tra le singole autorità portuali in proporzione corrispondente alla percentuale dell'imposta sul valore aggiunto dovuta sull'importazione delle merci introdotte nel territorio nazionale che ha prodotto ciascun porto amministrato dalle singole autorità portuali.

3. Entro il 31 maggio di ciascun anno, con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province Autonome, nonché la rappresentanza unitaria delle autorità portuali, è ripartito il fondo di cui al precedente comma tra le autorità portuali, con finalità perequative, tenendo conto delle previsioni dei rispettivi piani operativi triennali e piani regolatori portuali.

4. Le autorità portuali trasmettono al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, annualmente, specifica relazione opportunamente documentata relativa all'utilizzo delle risorse loro attribuite a mente del presente articolo. Le risorse che non sono state impegnate entro 5 anni dall'attribuzione a

ciascuna autorità portuale devono essere versate dalla stessa autorità portuale al fondo di cui al comma 2 del presente articolo al fine della ripartizione secondo quanto previsto al comma 3.

4-bis. Decorsi 5 anni dalla data di attuazione delle previsioni dei commi 2 e 3 del presente articolo, e successivamente con periodicità triennale, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti d'intesa con il Ministro dell'economia e delle finanze, previo parere delle competenti Commissioni parlamentari e sentita 1'Associazione rappresentativa delle autorità portuali, può essere rideterminata la percentuale dell'IVA di cui al comma 1 attribuita annualmente alle autorità portuali"».

17.0.2

MAURIZIO ROSSI

*Dopo l'***articolo 17***, aggiungere il seguente:*

«Art. 17-*bis.*

«All'articolo 18-*bis* della legge 28 gennaio 1994, n. 84, al comma 1, dopo le parole: "1 per cento", sono aggiunte le seguenti: "per l'anno 2013; 2 per cento per l'anno 2014 e 3 per cento dal 2015" e sono soppresse le parole: "nel limite di 90 milioni di euro annui"».

17.0.3

PEPE, CIOFFI, SCIBONA

*Dopo l'***articolo 17***, inserire il seguente:*

«Art.17-*bis.*

(*Misure per la riduzione del consumo di energia nei porti*)

1. Al fine di ridurre su tutto il territorio nazionale i consumi di energia nelle aree portuali e le emissioni atmosferiche delle navi ormeggiate attraverso l'erogazione di elettricità da terra, di valorizzare la produzione di energia da fonti rinnovabili, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, previa deliberazione del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE), d'intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, e successive modificazioni, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, è approvato il Piano nazionale di elettrificazione delle banchine portuali destinate al traffico commerciale e di passeggeri, di seguito denominato «Piano nazionale».

2. Il Piano nazionale è aggiornato entro il 30 giugno di ogni anno, nel rispetto della procedura di cui al comma 1.

3. Il Piano nazionale ha ad oggetto la realizzazione di sistemi di elettrificazione delle banchine portuali denominati *cold ironing*, nonché di interventi per l'impiego di fonti rinnovabili, di sistemi di mobilità sostenibile per il trasporto dei passeggeri e delle merci all'interno delle aree portuali e di sistemi di impianti di illuminazione innovativi e ad alta efficienza energetica.

4. Il Piano nazionale definisce le linee guida per garantire lo sviluppo unitario del servizio di elettrificazione nel territorio nazionale, sulla base di un'analisi sulla stagionalità, la frequenza e i tempi di permanenza delle navi presso gli ormeggi dei porti. In particolare, il Piano nazionale prevede:

a) la realizzazione di sistemi di connessione tra la rete elettrica terrestre di alimentazione e le imbarcazioni, anche attraverso l'installazione di convertitori di frequenza e la predisposizione di un adeguato sistema di movimentazione dei cavi elettrici;

b) l'incremento dell'utilizzo di fonti rinnovabili per lo svolgimento delle attività portuali, attraverso la realizzazione di impianti di generazione di energia elettrica da fonte solare fotovoltaica, prevedendo la copertura degli edifici ubicati nell'area demaniale dei porti, nonché da fonte eolica, e l'adozione di tecnologie che utilizzano l'energia delle onde marine;

c) l'istituzione di un servizio di ricarica per i veicoli elettrici destinati al trasporto dei passeggeri e la promozione di un trasporto sostenibile delle merci all'interno dell'area portuale;

d) l'adozione di sistemi di illuminazione a led a basso consumo in grado di garantire gli elevati standard di sicurezza per i lavoratori e i passeggeri nonché l'ottemperanza alle prescrizioni di *security* ISPS in ambito portuale.

5. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti promuove la stipulazione di appositi accordi di

programma, approvati con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, previa deliberazione del CIPE, d'intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, e successive modificazioni, al fine di concentrare gli interventi previsti dal comma 4 nei singoli contesti territoriali in funzione delle effettive esigenze, promuovendo e valorizzando la partecipazione di soggetti pubblici e privati, ivi comprese le società di distribuzione dell'energia elettrica.

6. Ai fini del finanziamento del Piano nazionale, è istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un apposito fondo, con una dotazione pari a 70 milioni di euro per l'anno 2014 e a 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2015 e 2016.

7. A valere sulle risorse di cui al comma 6, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti partecipa al cofinanziamento, fino a un massimo del 50 per cento delle spese sostenute per l'acquisto e per l'installazione degli impianti, dei progetti presentati dalle regioni e dagli enti locali relativi allo sviluppo dei sistemi di elettrificazione delle banchine nell'ambito degli accordi di programma di cui al comma 5.

8. Ai fini del tempestivo avvio degli interventi prioritari e immediatamente realizzabili, previsti in attuazione del Piano nazionale, parte del fondo di cui al comma 6, per un ammontare pari a 5 milioni di euro per l'anno 2014, è destinata ai porti ad alta congestione di traffico marittimo in cui vengono superati i valori limite per la qualità dell'aria oppure nei casi in cui siano stati accertati elevati livelli di inquinamento acustico, in particolare negli ormeggi situati nelle vicinanze di zone residenziali. Alla ripartizione di tale importo tra le regioni interessate si provvede con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previo accordo in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano.

9. All'onere derivante dall'attuazione del presente articolo, pari a 70 milioni di euro per il 2014 e a 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2015 e 2016, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del Fondo per Interventi Strutturali di Politica Economica, di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307».

Art. 18

18.1

MAURIZIO ROSSI

Dopo il comma 2, aggiungere i seguenti:

«2-*bis*. Le disposizioni di cui all'articolo 3, comma 2, del decreto legislativo 30 dicembre 1992, n. 504 come modificate con l'articolo 18, comma 3, della legge 23 dicembre 2000, n. 368 e di cui all'articolo 13 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, relative all'imposta comunale sugli immobili ed all'imposta municipale propria, si interpretano nel senso che le aree e le banchine demaniali marittime dei porti, come delimitate dal piano regolatore portuale, ivi comprese le aree e le banchine destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica ed alle infrastrutture stradali e ferroviarie, in quanto compendi destinati ai traffici marittimi ed alle attività e servizi funzionali agli stessi traffici, non sono assoggettate alle predette imposte.

2-*ter*. Gli atti impositivi o sanzionatori relativi all'applicazione dell'lei, di cui al precedente comma 2-*bis*, perdono efficacia».

Art. 19

19.1

MAURIZIO ROSSI

Dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

«3-*bis*. Ai fini del miglioramento e dello sviluppo del servizio ferroviario dei porti il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con l'autorità portuale interessata, stipula con il gestore della infrastruttura ferroviaria di cui decreto legislativo n. 188 del 2003 contratti di programma della durata minima di tre anni. Nel contratto di programma è disciplinata, nel limite delle risorse stanziate nel piano operativo triennale dell'autorità portuale, la concessione di finanziamenti per i nuovi

investimenti sulla rete ferroviaria di esclusivo uso portuale, per la manutenzione e per il rinnovo della stessa rete, nel rispetto delle disposizioni di sicurezza e delle esigenze di adeguamento tecnologico. Il contratto di programma può prevedere che al gestore della infrastruttura ferroviaria vengano concesse in uso gratuito la rete ferroviaria portuale comune nonché le aree e i beni demaniali necessari per la realizzazione di nuovi investimenti ferroviari, ai fini dell'esercizio della stessa rete e dei connessi obblighi in materia di sicurezza, di polizia, di regolarità del servizio pubblico per il trasporto di persone e di cose di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 753 del 1980 e dal decreto legislativo n. 162 del 2007 e disposizioni attuative, e per ridurre i costi di fornitura della infrastruttura ferroviaria di origine e destinazione portuale e l'entità dei diritti di accesso».

Art. 20

20.1

MAURIZIO ROSSI

Al comma 1, dopo le parole: «euro 10.000» *aggiungere, in fine, le seguenti:* «L'autorità competente a ricevere il rapporto a norma dell'articolo 17 della legge n. 689 del 24 novembre1981 è l'autorità portuale nella cui circoscrizione territoriale sono accertate le violazioni. La medesima autorità riscuote le relative sanzioni amministrative pecuniarie».

20.0.1

CIOFFI, SCIBONA, BLUNDO

*Dopo l'***articolo 20***, aggiungere il seguente:*

«Art.20-*bis.*

(*Piano generale dei porti*)

1. Al fine di assicurare un indirizzo unitario alla politica dei porti nonché di coordinare ed armonizzare l'esercizio delle competenze e l'attuazione degli interventi amministrativi dello Stato, delle regioni e delle province autonome di Trento e di Bolzano, il Governo, nel termine di sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, approva il piano generale dei porti (PGP), di seguito denominato «Piano», secondo le procedure previste dal successivo comma 2.

2. Per l'elaborazione del Piano, è costituito, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, un Comitato composto dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, che lo presiede, e dai Ministri dell'economia e delle finanze, dello sviluppo economico, dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, della difesa, dei beni e delle attività culturali e del turismo, nonché da cinque presidenti delle regioni designati dalla Conferenza unificata, di cui al decreto legislativo 1997, n. 281. Ai lavori del Comitato possono partecipare i sottosegretari di Stato su delega dei Ministri e gli assessori regionali competenti su delega dei presidenti delle regioni.

3. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge il Comitato conclude i propri lavori, sulla base dei quali il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti predispone, entro due mesi, lo schema del piano generale dei porti. Lo schema del piano, previo esame del CIPE, è trasmesso al Parlamento per l'acquisizione del parere delle competenti commissioni permanenti, che deve essere espresso nel termine di trenta giorni dalla data di trasmissione.

4. Il piano generale dei porti è approvato dal Consiglio dei Ministri ed adottato con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri.

5. Entro il 31 dicembre di ciascun anno, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti riferisce al Parlamento circa lo stato di attuazione del piano generale dei porti.

6. Gli aggiornamenti del piano, trasmessi al Parlamento per l'acquisizione del parere delle competenti commissioni permanenti, ai sensi del comma 3, secondo periodo, sono approvati dal Consiglio dei Ministri e adottati con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri.

7. L'obiettivo del Piano è contribuire ad un funzionamento più efficiente, interconnesso e sostenibile del sistema portuale italiano, che permetta di migliorare l'efficienza di tutti i porti e di affrontare i cambiamenti nei settori della logistica e dei trasporti.

8. Il Piano dovrà disporre in merito alla specializzazione dei porti ed ai collegamenti tra questi ed il territorio, anche attraverso la creazione di una forte integrazione di infrastrutture e di servizi di

trasporto multimodale tra i *terminal* di *transhipment*, in particolare di quelli del Mezzogiorno, e le regioni italiane del Nord e quelle europee, al fine di spostare ancora di più sul Mediterraneo l'asse dei traffici marittimi intercontinentali e di favorire l'insediamento di nuove attività manifatturiere e di logistica nel Mezzogiorno.

9. Nell'ambito del Piano dovranno altresì essere proposte azioni mirate ad aumentare l'efficienza complessiva dell'offerta dei servizi portuali, in termini di qualità, di affidabilità, sicurezza e riduzione del costo, a diminuire i livelli di inquinamento ambientale e intensificare i controlli sullo stato del naviglio in transito nonché sull'applicazione delle norme sulla sicurezza del lavoro».

1.3.2.1.16. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 54 (ant.) del 29/01/2014

collegamento al documento su www.senato.it

LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8ª)

MERCOLEDÌ 29 GENNAIO 2014
54ª Seduta (antimeridiana)

Presidenza del Presidente
MATTEOLI

Interviene il vice ministro del lavoro e delle politiche sociali Maria Cecilia Guerra.

La seduta inizia alle ore 8,45.

IN SEDE REFERENTE

(370) ***FILIPPI ed altri. - Riforma della legislazione in materia portuale***
(120) ***D'ALI' e GIBIINO. - Riforma della legislazione in materia portuale***
(Seguito dell'esame congiunto e rinvio)

Prosegue l'esame congiunto, sospeso nella seduta del 22 gennaio.

Il presidente MATTEOLI informa che sono pervenuti alla Commissione i pareri della Commissione affari costituzionali e della Commissione parlamentare per le questioni regionali che si aggiungono al parere già reso dalla Commissione difesa, già pervenuto nei mesi scorsi.

Il relatore FILIPPI (*PD*), per quanto concerne il parere della Commissione affari costituzionali, segnala che contiene una serie di importanti rilievi dei quali si dovrà tenere conto. In particolare, oltre alla necessità di definire le questioni, già note, derivanti dalla competenza legislativa concorrente tra

Stato e Regioni in materia di porti, richiama l'opportunità di chiarire meglio il concetto di "variante sostanziale" per quanto riguarda i procedimenti per l'adozione del piano regolatore portuale. Analogamente, prende atto della necessità di verificare le disposizioni di cui agli articoli 5, 6 e 12 del disegno di legge n. 370, in quanto si tratta di norme che sono state in parte già recepite nella normativa vigente ad opera di successivi provvedimenti.

Particolarmente rilevante è l'osservazione circa la necessità che l'istituzione di nuove Autorità portuali avvenga con atto di natura legislativa, anziché, come indicato nel disegno di legge n. 370, di natura regolamentare.

Concorda, poi, con l'indicazione della Commissione affari costituzionali di specificare meglio le fattispecie legate all'istituto dei "diritti di porto". Ricorda che con questa locuzione si dovrebbero indicare tutte quelle entrate legate allo svolgimento di servizi non commerciali all'interno dei porti, prestati a favore dei diversi operatori.

Infine, segnala l'opportunità di regolare meglio le fattispecie ai porti di "categoria III" (porti di rilevanza economica regionale o interregionale), in quanto la Commissione affari costituzionali ricorda che, trattandosi di porti che rientrano nella competenza diretta delle Regioni, vi possono essere violazioni della loro autonomia costituzionale.

Per quanto riguarda il parere della Commissione difesa, condivide l'opportunità di prevedere la presenza di un rappresentante del Ministero della difesa nei comitati portuali laddove coesistono porti militari e porti civili, al fine di garantire un migliore coordinamento delle esigenze di difesa nazionale, come dimostra la positiva esperienza del porto di La Spezia.

Infine, si riserva di intervenire in una successiva seduta sul parere reso dalla Commissione per le questioni regionali.

Il PRESIDENTE ricorda che nella seduta precedente la Commissione ha avviato l'esame degli emendamenti, riferiti al disegno di legge n. 370, che sono stati illustrati fino alla proposta 7.3, identica alla 7.6.

Il senatore SONEGO (*PD*) illustra gli emendamenti 7.4 e 7.9, diretti a definire più compiutamente il ruolo delle Autorità portuali. Ricorda che la legge n. 84 del 1994, innovando profondamente le prassi precedenti, ha previsto essenzialmente per quelle autorità un ruolo di regolazione delle attività dei porti, anziché di gestione diretta. Invece, negli ultimi anni, in molti casi le Autorità portuali hanno ecceduto dalle loro competenze e hanno assunto anche funzioni di gestione diretta delle attività portuali, ad esempio attraverso il tramite di società partecipate, spesso in concorrenza con gli operatori privati.

L'emendamento 7.4 intende riportare il ruolo delle Autorità alle finalità istituzionali previste dalla legge n. 84 e quindi proibisce espressamente che esse possano esercitare, direttamente o per il tramite di partecipazioni in società, operazioni portuali o attività connesse. L'unica eccezione prevista è quella delle attività di promozione dell'intermodalità, trattandosi di una funzione essenziale per lo sviluppo dei porti.

La proposta 7.9, in conseguenza di tale approccio, prevede una ricognizione da parte del comitato portuale di tutte le partecipazioni societarie dell'Autorità portuale, al fine di eliminare quelle improprie, non corrispondenti alle competenze istituzionali dell'ente.

Il senatore BATTISTA (*M5S*) illustra l'emendamento 7.5, avente finalità analoghe a quelle delle proposte illustrate dal senatore Sonego. Ribadisce la necessità che le Autorità portuali non esercitino operazioni d'impresa, né direttamente né attraverso società partecipate, e auspica che la riforma in esame garantisca una effettiva applicazione della legge n. 84 del 1994 in tutti i porti italiani, rimuovendo quelle situazioni di monopolio o di alterazione della concorrenza ancora presenti in alcune realtà, come il porto di Genova con la Compagnia Unica.

Si sofferma quindi sull'emendamento 7.8, che consente alle Autorità portuali un ruolo più attivo nella promozione e nello sviluppo dell'intermodalità, anche attraverso società esterne.

Richiama poi la proposta 7.11, rivolta ad agevolare lo sviluppo del porto di Trieste, delegando il Governo ad adottare, in applicazione dell'allegato VIII del Trattato di Parigi del 1947, un decreto legislativo in materia di imposizione fiscale per i punti franchi previsti all'interno del porto. Sottolinea che tale agevolazione consentirebbe al porto di Trieste di competere meglio nei confronti del vicino porto di Capodistria che, potendo contare su costi del lavoro molto più bassi e su una serie di importanti agevolazioni statali, esercita una intensa concorrenza nei confronti di Trieste. Ciò naturalmente favorirebbe anche lo sviluppo economico dell'indotto, gravemente penalizzato dalla crisi degli ultimi anni.

Il senatore Maurizio ROSSI (*PI*) illustra l'emendamento 7.7, che a sua volta intende definire meglio il ruolo dell'Autorità portuale, come fattore di sviluppo dell'intermodalità e della logistica. Si sofferma, quindi, sull'emendamento 7.10, che intende razionalizzare l'assetto complessivo delle Autorità portuali, portando da cinque a tre anni il termine entro il quale la mancata permanenza dei requisiti determina il declassamento del porto e la soppressione della relativa Autorità.

Infine, chiede di poter accantonare l'emendamento 7.0.1, al fine di poter presentare una nuova formulazione che ne specifichi meglio le finalità.

Il relatore FILIPPI (*PD*) si dichiara favorevole alla richiesta di accantonamento. Evidenzia comunque che la proposta 7.0.1 appare meritevole di apprezzamento, in quanto propone soluzioni condivisibili su una serie di tematiche; auspica, pertanto, che l'eventuale riformulazione mantenga tale impostazione.

Il PRESIDENTE osserva che la proposta 7.0.1 modifica alcuni articoli della legge n. 84 del 1994 che sono già oggetto di modifica da parte dei disegni di legge e degli emendamenti in esame. Sarebbe quindi opportuno che l'emendamento, ove riformulato, riferisse più correttamente tali modifiche al testo in esame, anziché direttamente alla legge vigente.

Il senatore Maurizio ROSSI (*PI*) assicura che la riformulazione terrà conto anche di tali implicazioni.

L'emendamento 7.0.1 è pertanto accantonato.

Il senatore CIOFFI (*M5S*), ad integrazione dell'intervento svolto nella seduta precedente, si sofferma sulla proposta 7.12, che intende ridefinire il sistema di finanziamento delle Autorità portuali, al fine di ridurne il peso a carico della fiscalità generale e prevedendo forme più ampie di autofinanziamento. In particolare, la proposta prevede la possibilità, per le Autorità, di istituire un'imposta di scopo destinata alla copertura (fino a un massimo del 50 per cento) delle spese necessarie per la realizzazione dei servizi e delle opere portuali di interesse generale, che graverebbe direttamente sugli operatori portuali.

Auspica che su tale tema vi possa essere una convergenza di tutti i Gruppi parlamentari.

La senatrice DE PIETRO (*M5S*) ritira gli emendamenti 12.1 e 16.1.

Il seguito dell'esame congiunto viene quindi rinviato.

(912) ***Cristina DE PIETRO ed altri. - Disposizioni in materia di pari opportunità di trattamento dei daltonici e delega al Governo per il riassetto e la riforma della normativa in materia***

(Esame e rinvio)

Il relatore PAGNONCELLI (*FI-PdL XVII*) illustra il disegno di legge, d'iniziativa della senatrice De Pietro e di altri senatori appartenenti a più Gruppi parlamentari di diverso orientamento politico: esso contiene disposizioni volte a garantire la tutela dei diritti delle persone affette da daltonismo, con particolare riferimento alle problematiche relative alla guida degli autoveicoli. Inoltre, reca una delega al Governo per un riassetto della normativa in materia di requisiti visivi che faciliti, per tale categoria di persone - che in Italia sono circa 2,5 milioni - non solo il conseguimento della patente di guida ma anche l'accesso al mercato del lavoro.

Nella relazione che accompagna il provvedimento si evidenzia che la diversa percezione cromatica dei daltonici non dà luogo a inabilità specifiche, ma esige soluzioni che offrano loro parità di trattamento e la creazione di condizioni di base che prevengano qualsiasi tipo di esclusione.

Passa quindi ad illustrare i quattro articoli del provvedimento.

L'articolo 1 reca modifiche al regolamento n. 495 del 1992, di esecuzione e attuazione del nuovo codice della strada, con particolare riferimento agli articoli 42 e 322.

Con la modifica all'articolo 42 si intende intervenire su un aspetto specifico della disciplina del transito a senso unico, in caso di strettoie, alternato da movieri muniti dell'apposita paletta. Per risolvere il problema della riconoscibilità - da parte delle persone affette da daltonismo - del colore, rosso o verde, e dal quale dipende il senso alternato, si propone di inserire dal lato rosso della paletta il disegno di un triangolo con la scritta "stop" in colore bianco.

La modifica all'articolo 322, comma 1, del regolamento di esecuzione del Codice della strada sostituisce, tra i requisiti visivi necessari per il conseguimento, la conferma di validità o la revisione della patente, il riferimento al possesso del "senso cromatico sufficiente per distinguere" i colori della segnaletica stradale con il riferimento al possesso della "capacità di distinguere" rapidamente e con sicurezza la segnaletica stradale.

Fa presente che la relazione di accompagnamento sottolinea che già da molto tempo la normativa europea non prevede il controllo della visione dei colori tra i *test* attitudinali necessari per il conseguimento della patente di guida e che, pertanto, il perdurare in Italia del *test* del colore nell'esame medico per l'idoneità alla guida determina una situazione di discriminazione a danno dei daltonici. Inoltre, si riferisce che l'esito dell'esame è spesso legato al parere personale del medico e non a un vero proprio *test* che misuri il grado della capacità cromatica.

L'articolo 2 del disegno di legge istituisce un Osservatorio sul daltonismo, con scopi di controllo della legislazione, di divulgazione e sensibilizzazione sulle problematiche del daltonismo. Esso dovrà anche predisporre un piano nazionale di azione per la tutela dei diritti e il miglioramento della qualità di vita delle persone affette da daltonismo.

Con l'articolo 3 è conferita al Governo una delega - da esercitare entro sei mesi dall'entrata in vigore della legge - per il riassetto delle disposizioni vigenti in materia di requisiti visivi per il conseguimento della patente e per l'accesso al mercato del lavoro. Tra i principi e i criteri direttivi della delega figurano la modifica dei protocolli sanitari per dotare i medici di nuovi mezzi per la determinazione della capacità di interpretazione corretta della segnaletica stradale; l'adozione di misure normative che, nel rispetto delle condizioni generali di equità, prevengano esclusioni individuali o di gruppo dal mercato del lavoro e la protezione e abilitazione delle aree geografiche più disagiate e delle categorie più deboli.

L'articolo 4 contiene la clausola di invarianza finanziaria.

Si apre la discussione.

La senatrice DE PIETRO (*M5S*) in qualità di prima firmataria del disegno di legge, ringrazia preliminarmente il relatore e la Commissione per l'attenzione riservata al provvedimento. Preannuncia l'intenzione di presentare, nel corso dell'esame, alcuni emendamenti migliorativi del testo, ad esempio riguardo alle caratteristiche grafiche delle palette di segnalazione e per sostituire il riferimento, improprio, al Ministero delle pari opportunità con quello del Ministero del lavoro e delle politiche sociali.

Nel merito della proposta, sottolinea che il daltonismo non è una malattia o una disabilità, in quanto i daltonici sono perfettamente integrati nel mondo esterno e trovano difficoltà solo dinanzi a barriere artificiali, come le segnalazioni stradali, per cui tale problema non può costituire la base per ingiustificate discriminazioni. Occorre affermare il concetto di "accessibilità percettiva", come si è fatto opportunamente per la dislessia, introducendo alcuni accorgimenti pratici e rimuovendo tutta una serie di immotivati ostacoli e discriminazioni, ad esempio nell'accesso al mondo del lavoro o nelle graduatorie di alcuni concorsi pubblici, laddove non giustificati in ragione delle mansioni da svolgere.

A tal fine, il disegno di legge prevede l'istituzione di un apposito Osservatorio nazionale sul daltonismo che svolga una ricognizione della normativa per rimuovere tutte le incongruenze, incoerenti anche con la normativa europea (in particolare con la direttiva 91/439/CEE). Sottolinea che l'organismo dovrebbe contemplare la presenza di esperti del settore, relativamente ai problemi della percezione cromatica.

Il presidente MATTEOLI (*FI-PdL XVII*) ricorda che con la legge n. 4 del 2004, promossa dall'allora ministro per l'innovazione Stanca, sono state introdotte opportunamente una serie di importanti misure per favorire l'accesso dei disabili agli strumenti informatici. Chiede quindi se il disegno di legge in esame vada a modificare anche aspetti di quella legge.

La senatrice DE PIETRO (*M5S*) chiarisce che il disegno di legge in esame intende affiancarsi alle norme della "legge Stanca": tale legge, in sé assai apprezzabile, non ha trovato nella pratica una compiuta applicazione e questo giustifica la necessità di interventi integrativi, ad esempio per l'accessibilità ai siti *internet* della pubblica amministrazione.

Il senatore RANUCCI (*PD*) esprime apprezzamento per l'iniziativa della senatrice De Pietro, in quanto porta all'attenzione un problema spesso sottovalutato. Osserva tuttavia che, al pari di quanto già previsto per altre forme di difficoltà o disabilità, gli interventi proposti nel disegno di legge, come ad esempio quelli di modifica delle palette di segnalazione stradale, potrebbero essere più efficacemente e più rapidamente attuati attraverso semplici provvedimenti amministrativi, senza necessità di ricorrere allo strumento legislativo.

Esprime poi perplessità sull'opportunità di istituire un Osservatorio nazionale dedicato esclusivamente al daltonismo, anche per i costi aggiuntivi che questo comporterebbe, con particolare riguardo alla previsione di associarvi esperti della materia.

Il vice ministro Maria Cecilia GUERRA assicura a nome del Governo la massima attenzione al problema del daltonismo e delle conseguenti discriminazioni, spesso oggetto in passato di una colpevole disattenzione. Senza entrare nel merito dell'iniziativa legislativa, rileva tuttavia che le attività di carattere amministrativo per la promozione delle pari opportunità e la rimozione delle discriminazioni potrebbero essere svolte attraverso le strutture già esistenti del Ministero del lavoro e delle politiche sociali e di altri Dicasteri competenti, al pari di quanto già avviene per altre forme di difficoltà o disabilità, come la dislessia. Viceversa, la previsione di un Osservatorio nazionale sul daltonismo e di un piano nazionale di azione su questi temi sembra eccessiva oltre che inutilmente

costosa.

Il presidente MATTEOLI (*FI-PdL XVII*) osserva che il problema del daltonismo riguarda in Italia 2,5 milioni di persone, rispetto alle quali finora non si è fatto molto. E' quindi comprensibile che il Parlamento intervenga con una legge *ad hoc* per promuovere azioni positive al riguardo, come si è fatto a suo tempo - ad esempio - per la dislessia.

La senatrice DE PIETRO (*M5S*) sottolinea che occorre dare finalmente la dovuta attenzione al problema del daltonismo, finora ingiustamente ignorato. Per quanto riguarda le misure di carattere amministrativo, concorda sulla possibilità di fare ricorso alle strutture e ai mezzi già esistenti, ma ribadisce che, trattandosi di un disturbo percettivo molto specifico, occorre acquisire le competenze di esperti e non di semplici medici. Inoltre, le persone interessate in tutto il Paese potrebbero essere anche più di 2,5 milioni, dato che molte persone sono affette da difficoltà di percezione dei colori (seppure in forma lieve) senza neanche esserne consapevoli.

Il vice ministro Maria Cecilia GUERRA precisa che il Governo non intende assolutamente avanzare obiezioni né sul ricorso allo strumento legislativo, né tanto meno sul merito della proposta. Per quanto riguarda gli interventi di carattere amministrativo, ribadisce tuttavia che potrebbero essere certamente svolti con le risorse e le strutture già esistenti, senza ulteriori oneri a carico della finanza pubblica. Assicura quindi la massima disponibilità a valutare soluzioni legislative *ad hoc* per fornire risposte adeguate ai problemi delle persone affette da daltonismo.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

La seduta termina alle ore 9,30.

1.3.2.1.17. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 55 (pom.) del 29/01/2014

collegamento al documento su www.senato.it

LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8ª)

MERCOLEDÌ 29 GENNAIO 2014
55ª Seduta (pomeridiana)

Presidenza del Presidente
MATTEOLI

Intervengono i sottosegretari di Stato per le infrastrutture e per i trasporti D'Angelis e Girlanda.

La seduta inizia alle ore 14,45.

PROCEDURE INFORMATIVE

Interrogazioni.

Il sottosegretario GIRLANDA fornisce risposta all'interrogazione n. 3-00496. Ripercorre preliminarmente l'evoluzione delle disposizioni legislative e regolamentari in materia, dalla cui sovrapposizione è derivato il rischio, lamentato nell'interrogazione, che i carrelli elevatori debbano dotarsi di un certificato di immatricolazione per poter circolare su strada, anche per brevi e saltuari spostamenti.

Considerato il disagio causato da tale disciplina per le aziende interessate, segnala che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha provveduto a risolvere la questione con un'apposita norma che è stata inserita nel decreto-legge n. 145 del 2013, attualmente in corso di conversione. Tale norma introduce un comma 2-*bis* all'articolo 114 del decreto legislativo n. 285 del 1992, escludendo espressamente i carrelli elevatori dall'obbligo di immatricolazione per poter circolare su strada, quando circolino per brevi e saltuari spostamenti a vuoto o a carico.

In ottemperanza a tale disposizione, in data 14 gennaio 2014 è stato emesso un apposito decreto ministeriale, attualmente in corso di pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale, e la relativa circolare applicativa (n. 735).

Il senatore MAZZONI (*FI-PdL XVII*), in qualità di interrogante, si dichiara pienamente soddisfatto della risposta del Governo. L'iniziativa legislativa assunta con il decreto-legge n. 145 del 2013 risponde infatti alle preoccupazioni di molte associazioni imprenditoriali nazionali e locali, delle quali egli si era fatto interprete, in quanto in assenza di un opportuno chiarimento legislativo si sarebbe potuta determinare la necessità di sostituire e immatricolare molti carrelli elevatori, con costi ingenti per le imprese. Auspica infine che la norma inserita nel decreto-legge sia confermata dalla legge di conversione e che anche i relativi provvedimenti di attuazione divengano rapidamente operanti.

RESOCONTO STENOGRAFICO

IN SEDE CONSULTIVA SU ATTI DEL GOVERNO

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2011/82/UE intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale (n. 52)

(Parere al Ministro per i rapporti con il Parlamento e il coordinamento dell'attività di Governo, ai sensi dell'articolo 1 della legge 6 agosto 2013, n. 96. Esame. Parere favorevole con osservazioni)

Il relatore SONEGO (*PD*) illustra lo schema di decreto legislativo, finalizzato a dare attuazione nell'ordinamento italiano, sulla base della delega contenuta nella legge di delegazione europea 2013 (legge 6 agosto 2013, n. 96), alla direttiva 2011/82/UE, relativa allo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale.

L'obiettivo della direttiva - il cui termine di recepimento da parte degli Stati membri era fissato al 6 novembre 2013 - è di elevare il livello di protezione degli utenti della strada, agevolando lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale nonché l'applicazione delle relative sanzioni, qualora tali infrazioni siano commesse in uno Stato membro diverso da quello di immatricolazione del veicolo utilizzato.

Passa quindi ad esaminare in dettaglio il contenuto dello schema.

Nell'ambito del Titolo I, dedicato alle disposizioni per l'accesso e lo scambio di informazioni, l'articolo 1 chiarisce gli obiettivi del provvedimento, mentre l'articolo 2 ne delimita l'ambito di applicazione, indicando in maniera specifica la tipologia di infrazioni in materia di sicurezza stradale. Si tratta, in particolare, dell'eccesso di velocità, del mancato uso della cintura di sicurezza, del mancato arresto davanti a un semaforo rosso, della guida in stato di ebbrezza o sotto l'influsso di sostanze stupefacenti, del mancato uso del casco protettivo, della circolazione su una corsia vietata, dell'uso indebito del telefono cellulare o di altri dispositivi di comunicazione durante la guida.

L'articolo 3 contiene una serie di definizioni.

L'articolo 4 disciplina la procedura per lo scambio delle informazioni con gli altri Stati membri. Il punto di contatto nazionale - vale a dire l'autorità, designata da ciascuno Stato membro, competente per lo scambio dei dati sull'immatricolazione dei veicoli - è individuata nel Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e in particolare nel Dipartimento per i trasporti terrestri, la navigazione e i sistemi informatici e statistici - Direzione generale per la motorizzazione. Il punto di contatto nazionale deve garantire ai punti di contatto degli altri Stati membri la consultazione automatizzata dei

dati relativi ai veicoli e dei dati relativi ai proprietari o agli intestatari dei veicoli ed accede, sempre attraverso consultazioni automatizzate, alle informazioni che riguardano i proprietari o gli intestatari di veicoli immatricolati negli altri Stati dell'Unione europea, su richiesta degli organi di polizia cui compete l'accertamento delle violazioni.

Lo scambio di informazioni tra punti di contatto è effettuato con sistemi elettronici interoperabili, senza scambio di dati provenienti da altre banche dati. L'effettuazione di tale scambio deve avvenire in maniera efficiente in termini di costi e in modo sicuro. È garantita, inoltre, la riservatezza dei dati trasmessi.

L'articolo 5 introduce la possibilità che il Ministero delle infrastrutture acceda con modalità telematiche ai dati relativi ai veicoli rubati in possesso del Ministero dell'interno. Le modalità di attuazione della disposizione sono rinviate a un decreto ministeriale.

L'articolo 6 disciplina i contenuti della lettera d'informazione sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale che gli organi di polizia, in quanto organi competenti ad avviare i conseguenti procedimenti sanzionatori, inviano al proprietario, all'intestatario del veicolo o alla persona altrimenti identificata quale autore dell'infrazione.

L'articolo 7 stabilisce che il titolare per il trattamento dei dati effettuato per le finalità del provvedimento in esame è la Motorizzazione, mentre il titolare del trattamento dei dati utilizzati per stabilire la responsabilità per le infrazioni in materia di sicurezza stradale commesse in Italia con veicoli immatricolati in altri Stati dell'Unione europea è l'organo accertatore.

L'articolo prevede che, in via generale, al trattamento dei dati personali effettuato si applicano le disposizioni di cui al Codice in materia di protezione dei dati personali (decreto legislativo n. 196 del 2003).

L'articolo 8 riguarda la verifica della qualità dei dati comunicati o ricevuti dalla Motorizzazione come punto di contatto nazionale.

L'articolo 9 tratta dei termini per la conservazione e la cancellazione dei dati personali trattati.

Gli articoli 10 e 11 contengono disposizioni relative ai diritti dell'interessato rispetto al trattamento dei suoi dati personali, mentre l'articolo 12 limita il trattamento dei dati personali da parte della Motorizzazione esclusivamente alle finalità del provvedimento.

L'articolo 13 specifica che i dati ricevuti possono essere comunicati dalla Motorizzazione e dagli organi accertatori a privati solo nei casi specificamente previsti dalla legge.

L'articolo 14 è relativo alle misure di sicurezza da adottare nel trattamento dei dati.

L'articolo 15 individua nel Garante per la protezione dei dati personali l'Autorità nazionale deputata al controllo sul trattamento dei dati personali, da esercitare secondo le modalità prevista nel relativo Codice.

L'articolo 16 prevede che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti pubblichi sul proprio sito *Internet* le informazioni sulle norme nazionali di attuazione della direttiva 2011/82/UE.

L'articolo 17 contiene le norme per la copertura finanziaria delle disposizioni introdotte dal provvedimento e l'articolo 18 disciplina l'entrata in vigore.

Il relatore segnala che lo schema contiene due allegati. L'Allegato I stabilisce la lista delle informazioni relative al veicolo e al conducente che sono oggetto dello scambio di informazioni; l'Allegato II contiene il modello della lettera di informazione in merito all'infrazione commessa, di cui all'articolo 6 del provvedimento.

Infine, segnala che il termine per l'espressione del parere al Governo da parte della Commissione era fissato al 13 gennaio 2014. L'assegnazione tuttavia, era con riserva, in attesa del parere del Garante per la protezione dei dati personali. Tale parere è stato reso il 9 gennaio e trasmesso alle Camere il 15 gennaio 2014.

Presenta quindi uno schema di parere favorevole con osservazioni (pubblicato in allegato), richiamando l'attenzione in particolare su alcune raccomandazioni che ritiene opportuno rivolgere al

Governo.

In primo luogo, ricorda che, diversamente da quanto accadeva in passato, oggi anche le sanzioni per violazioni al Codice della strada commesse in un altro Paese dell'Unione europea vengono notificate all'autore dell'infrazione, che in genere provvede al pagamento. Tuttavia spesso queste notifiche sono redatte in lingua straniera e, quindi, chi le riceve non può avere, nella maggior parte dei casi, piena consapevolezza della violazione che gli viene imputata, il che lede un suo diritto. Al fine di garantire la possibilità di avere una piena conoscenza della sanzione comminata, lo schema di parere raccomanda al Governo di accompagnare l'invio della notifica a un soggetto straniero per una infrazione stradale con una traduzione di cortesia nelle tre lingue più diffuse dell'Unione europea (inglese, francese e tedesco) fermo restando il valore legale della notifica in lingua italiana. Contestualmente si invita il Governo ad adoperarsi affinché anche gli altri Paesi dell'Unione europea adottino analoga procedura, a condizione di reciprocità.

Infine, nello schema di parere si raccomanda al Governo anche di provvedere a segnalare ai motociclisti e automobilisti stranieri che entrano nel territorio italiano le regole nazionali riguardanti i limiti di velocità e il divieto di sorpasso a destra, per evitare che, anche inconsapevolmente, compiano violazioni al codice della strada. Tali segnalazioni dovrebbero essere fatte in lingue diverse, anche per il tramite dei pannelli a messaggio variabile delle autostrade. Sarebbe auspicabile che tali misure siano adottate semplicemente per via amministrativa, senza necessità di ricorrere a norme di legge.

Il senatore RANUCCI (*PD*) osserva che il problema della violazione delle norme della circolazione stradale da parte di stranieri riguarda soprattutto i conducenti dei mezzi pesanti (ad esempio TIR), che spesso compiono gravi infrazioni. Sarebbe quindi opportuno integrare lo schema di parere con un richiamo a una particolare attenzione alla prevenzione e sanzione di questo tipo di infrazioni, molto rischiose per la circolazione stradale. Propone inoltre di aggiungere alle lingue della traduzione di cortesia della lettera di informazione, di cui all'articolo 5, anche lo spagnolo, trattandosi di una delle lingue più parlate nel mondo.

Il presidente MATTEOLI (*FI-PdL XVII*) concorda con lo schema di parere formulato dal relatore e con le integrazioni suggerite dal senatore Ranucci. Suggerisce, a sua volta, di aggiungere una raccomandazione affinché il decreto ministeriale di cui all'articolo 5, per definire le procedure di accesso telematico del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai dati sui veicoli rubati in possesso del Ministero dell'interno, sia emanato in tempi molto rapidi.

Il sottosegretario D'ANGELIS, a nome del Governo, ringrazia il relatore e la Commissione per l'ampio lavoro di approfondimento svolto e per gli utili suggerimenti forniti, impegnandosi ad accoglierli e a dare loro rapida attuazione.

Il relatore SONEGO (*PD*) accoglie le proposte di integrazione del senatore Ranucci e del Presidente riformulando conseguentemente lo schema di parere (pubblicata in allegato).

Nessun altro chiedendo di intervenire, il PRESIDENTE, verificata la presenza del prescritto numero di senatori, pone in votazione il nuovo schema di parere del relatore, che è approvato.

Schema di decreto legislativo recante disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1371/2007 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (n. 75)

(Parere al Ministro per i rapporti con il Parlamento e il coordinamento dell'attività di Governo, ai sensi dell'articolo 1, della legge 15 dicembre 2011, n. 217. Esame e rinvio)

Il relatore MARGIOTTA (*PD*) illustra lo schema di decreto legislativo, finalizzato a introdurre nell?ordinamento italiano la disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni previste dal regolamento (CE) n. 1371/2007, che fissa una serie di obblighi a carico soprattutto delle imprese e del gestore delle infrastrutture ferroviarie, a tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario, sulla base della delega contenuta nella legge comunitaria 2010 (legge 15 dicembre 2011, n. 217).

L?articolo 1 della legge n. 217, infatti, delega il Governo ad emanare, entro due anni dalla sua entrata in vigore (17 gennaio 2012), disposizioni recanti sanzioni penali o amministrative per le violazioni di obblighi fissati da regolamenti comunitari, per i quali non sono già previste sanzioni penali o amministrative.

La relazione illustrativa dello schema chiarisce che il provvedimento intende dare attuazione in particolare agli articoli 30 e 32 del regolamento (CE) n. 1371/2007, che prevedono rispettivamente l?individuazione dell?organismo responsabile dell?applicazione del regolamento (il cosiddetto Organismo di controllo, dotato di particolari requisiti di indipendenza) e la definizione del regime sanzionatorio applicabile da parte del medesimo Organismo di controllo, nei casi di inosservanza delle disposizioni del regolamento.

Ricorda infine che uno schema di decreto di tenore analogo a quello in esame era stato già presentato dal Governo Berlusconi nella precedente legislatura e su di esso la Commissione si era già espressa in senso favorevole con alcune osservazioni. Anche a causa delle dimissioni del Governo, tuttavia, il decreto legislativo non fu emanato, ed è stato quindi ripresentato nello schema in esame.

Quanto al contenuto dello schema, l?articolo 1 individua le finalità e l?ambito di applicazione del provvedimento, mentre l?articolo 2 contiene le definizioni. L?articolo 3 individua l?Organismo di controllo, in attuazione dell?articolo 30 del regolamento comunitario: nelle more della definitiva operatività dell?Autorità di regolazione dei trasporti, si dispone che le funzioni dell?Organismo siano esercitate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Direzione generale per il trasporto ferroviario. Si rinvia poi a un decreto ministeriale l?individuazione dell?ufficio competente (di livello dirigenziale non generale) nell?ambito della stessa Direzione e la definizione della relativa dotazione organica.

La relazione illustrativa assicura che tanto l?Autorità di regolazione dei trasporti quanto, in attesa della sua piena operatività, la Direzione generale per il trasporto ferroviario sono pienamente dotati dei requisiti di indipendenza previsti dal regolamento comunitario per l?Organismo di controllo. L?articolo 30 del regolamento stabilisce infatti che l?Organismo di controllo deve essere indipendente da qualsiasi gestore dell?infrastruttura, dall?organismo preposto all?imposizione di diritti, dall?organismo di assegnazione della capacità di infrastruttura e dall?impresa ferroviaria, sul piano dell?organizzazione, delle decisioni relative ai finanziamenti, della struttura giuridica e della politica decisionale. In particolare, la relazione illustrativa ricorda che né l?Autorità di regolazione dei trasporti né il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti intervengono in materia di assegnazione della capacità dell?infrastruttura ferroviaria o di imposizione dei diritti per l?accesso all?infrastruttura, essendo tali compiti affidati al Gestore dell?infrastruttura (RFI Italia S.p.A.), del quale si sottolinea la completa autonomia dall?Autorità e dal Ministero, anche per quanto concerne le decisioni di carattere economico-finanziario.

L?articolo 4 specifica le funzioni dell?Organismo di controllo, cui spetta di vigilare sulla corretta applicazione del regolamento, attraverso azioni di monitoraggio, di controllo e sanzionatorie, sulle quali riferisce annualmente al Ministero. Si prevede inoltre che ogni passeggero possa presentare

reclamo all?Organismo di controllo per presunte infrazioni al regolamento, ad eccezione dei servizi di competenza regionale e locale, per i quali i recami devono essere inoltrati alle competenti strutture regionali (individuate con apposito decreto ministeriale), le quali, dopo averne verificato la non manifesta infondatezza, li trasmettono all?Organismo di controllo con cadenza mensile.

A questo proposito il relatore rileva l'esigenza di chiarire meglio la portata di tale disposizione, dalla quale potrebbe derivare il rischio di una duplice sanzione, statale e regionale, per le violazioni riguardanti gli *intercity* e i treni a domanda debole.

L'articolo 5 disciplina il procedimento sanzionatorio e i relativi termini, in conformità alle disposizioni della legge n. 689 del 1981. Fatta salva l?applicabilità immediata delle sanzioni per le violazioni previste dagli articoli 13, 15 e 16 dello schema di decreto, qualora sia accertata la violazione, è prevista per il soggetto trasgressore una diffida ad adempiere entro un termine compreso fra trenta e novanta giorni dalla comunicazione.

L?Organismo di controllo determina l?importo delle sanzioni amministrative pecuniarie nell?ambito del minimo e del massimo previsto per ogni fattispecie di violazione dallo schema di decreto in esame, nel rispetto dei principi di effettività e di proporzionalità e in funzione di una serie di criteri. Il relatore fa presente che il 50 per cento dell?importo derivante dal pagamento delle sanzioni versate all?entrata del bilancio dello Stato è riversato in un apposito fondo da istituire nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per potenziare le attività di controllo. Si prevede poi che, con un decreto ministeriale, tale fondo sia ripartito tra il Ministero e le Regioni, in misura tale da trasferire a ciascuna Regione un importo pari alla metà delle sanzioni irrogate in relazione ai servizi di trasporto ferroviario regionale e locale, riferibili al loro territorio.

Il Capo II concerne le sanzioni in materia di trasporto, di obbligo di informazione e vendita di biglietti. Come chiarito dalla relazione illustrativa, per le varie fattispecie sono individuate due tipologie di infrazioni, l?una riguardante l?inadempienza sistematica ed *erga omnes* dell?impresa ferroviaria, l?altra derivante dall?inadempienza, legata a un singolo evento, nei confronti di singoli utenti o gruppi di utenti.

L?articolo 6 reca le sanzioni relative al trasporto di biciclette, mentre l?articolo 7 stabilisce l?inefficacia delle clausole derogatorie o restrittive nei confronti dei passeggeri, introdotte nel contratto in violazione dell?articolo 6 del regolamento comunitario.

L?articolo 8 sanziona la violazione dell?obbligo, da parte dell?impresa ferroviaria, di fornire informazioni sulla soppressione di treni regolati con contratti di servizio pubblico.

Gli articoli 9 e 10 definiscono gli obblighi informativi nei confronti degli utenti, rispettivamente per quanto concerne il viaggio e i canali e le modalità di vendita dei biglietti, nonché le relative sanzioni in caso di violazione.

L?articolo 11 detta le sanzioni per le violazioni in materia di sistemi di informazioni di viaggio e di prenotazione, riguardanti in particolare l?obbligo di utilizzare determinate procedure e sistemi tecnici e il divieto di fornire informazioni personali su singole prenotazioni ad altre imprese ferroviarie o venditori di biglietti.

Il Capo III detta sanzioni in materia di responsabilità delle imprese ferroviarie in relazione ai passeggeri e ai loro bagagli.

In particolare, l?articolo 12 stabilisce la sanzione in caso di inosservanza dell?obbligo di copertura assicurativa minima e l?articolo 13 quella relativa alla violazione dell?obbligo di corrispondere il pagamento anticipato per il decesso o il ferimento del passeggero, specificando che tale sanzione si aggiunge alla somma dovuta a titolo di risarcimento qualora sia accertata la responsabilità dell?impresa ferroviaria.

Il Capo IV disciplina le sanzioni relative a ritardi, coincidenze perse e soppressioni.

L?articolo 15 contiene le sanzioni da applicare all?impresa ferroviaria per il mancato rispetto degli obblighi di tutela dei passeggeri per il verificarsi di tali disservizi, nonché le sanzioni in caso di violazione degli obblighi di assistenza al passeggero e di servizi di trasporto alternativo quando il

viaggio non possa essere proseguito.

Nel Capo V, l?articolo 16 detta le sanzioni per la violazione degli obblighi di tutela del diritto al trasporto a favore delle persone con disabilità o a mobilità ridotta, che riguardano l?accessibilità ai servizi di prenotazione e vendita dei biglietti, al trasporto ferroviario, alle informazioni e all?assistenza nelle stazioni e a bordo dei treni. In caso di violazione le sanzioni possono colpire, a seconda dei rispettivi obblighi, le imprese ferroviarie, i gestori delle stazioni, i venditori dei biglietti e gli operatori turistici.

In proposito, il relatore rileva l'esigenza di chiarire se le sanzioni siano immediatamente operative e siano da comminare per ogni disservizio rilevato ovvero per ogni singola persona interessata.

Il Capo VI contiene le sanzioni relative agli obblighi in materia di sicurezza, reclami e qualità del servizio.

L?articolo 17 disciplina le sanzioni per la mancata adozione delle misure (da stabilire di concerto con le autorità pubbliche) per la sicurezza personale dei passeggeri, che ricadono sotto la responsabilità delle imprese ferroviarie, dei gestori delle infrastrutture e dei gestori delle stazioni.

L?articolo 18 riguarda le sanzioni per le violazioni in materia di trattamento dei reclami, e l?articolo 19 le sanzioni per l?inosservanza degli obblighi in materia di qualità del servizio.

Il Capo VII reca, all?articolo 20, le sanzioni per la violazione dell?obbligo, che incombe su imprese ferroviarie, gestori delle stazioni e operatori turistici, di informare i passeggeri in merito ai loro diritti ed obblighi sia nelle stazioni che a bordo dei treni.

Infine, al Capo VIII, l?articolo 22 contiene la clausola di invarianza finanziaria.

Il relatore ritiene che lo schema di decreto in esame sia complessivamente equilibrato e coerente con le finalità previste. Tuttavia, trattandosi di un tema che incide direttamente sulla qualità del trasporto ferroviario e, quindi, sulla vita di molte migliaia di cittadini che usufruiscono quotidianamente di tale servizio, sottolinea la necessità che la Commissione approfondisca adeguatamente i diversi aspetti, anche attraverso una serie di audizioni con tutti i soggetti coinvolti.

Il senatore FILIPPI (*PD*) ringrazia il relatore per la puntuale illustrazione del provvedimento, che ne ha posto in luce la notevole rilevanza. Attraverso la definizione del sistema sanzionatorio delle violazioni ai diritti e agli obblighi dei passeggeri del servizio ferroviario, infatti, si consente l'avvio di una effettiva tutela nei confronti degli utenti e quindi di una migliore definizione delle prestazioni del servizio ferroviario.

Nel merito del provvedimento, poiché ormai l'Autorità di regolazione dei trasporti è definitivamente insediata, ritiene opportuno che nell'articolo 3 si attribuisca il ruolo dell'Organismo di controllo direttamente all'Autorità, senza la fase transitoria in capo al Ministero. Concorda poi con il relatore circa la necessità di un adeguato approfondimento dei numerosi temi sottesi al provvedimento, anche attraverso un breve ciclo di audizioni che coinvolgano il Governo, gestore dell'infrastruttura, le imprese ferroviarie e l'Autorità di regolazione dei trasporti. In particolare, occorre assicurare una interpretazione uniforme delle varie fattispecie da parte di tutti i soggetti coinvolti, per quanto concerne le violazioni e le relative sanzioni.

Il presidente MATTEOLI ricorda che il provvedimento in questione definisce solo le sanzioni derivanti dalle violazioni, in quanto i diritti e gli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario sono stati già definiti dal regolamento comunitario n. 1371/2007. Nel merito, ritiene anch'egli opportuno che la Commissione approfondisca le questioni richiamate dallo schema, ad esempio per verificare la congruità delle sanzioni previste nei vari casi.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

SUI LAVORI DELLA COMMISSIONE

Il senatore FILIPPI (*PD*) coglie l'occasione della presenza del rappresentante del Governo per chiedere notizie, anche a nome del suo Gruppo, circa le operazioni di rimozione del treno deragliato nei pressi di Savona il 17 gennaio. In particolare, chiede di conoscere i tempi e i costi previsti per la rimozione del convoglio e per la rimessa in esercizio della linea. Sarebbe opportuno al riguardo svolgere audizioni con tutti i soggetti coinvolti per acquisire informazioni precise, anche in considerazione delle notizie allarmanti che si stanno succedendo sugli organi si stampa. In questo senso, è quanto mai auspicabile un ruolo attivo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche per evitare polemiche strumentali e pretestuose.

Il senatore RANUCCI (*PD*) concorda sulla richiesta del senatore Filippi, osservando che dalle notizie di stampa già si evince un possibile scarico di responsabilità in atto fra le amministrazioni coinvolte nella vicenda.

Il sottosegretario D'ANGELIS osserva preliminarmente che nell'incidente vi sono state precise responsabilità da parte delle amministrazioni che negli anni passati hanno concesso le autorizzazioni a edificare in una zona a così alto rischio idrogeologico. Attualmente, tutta l'area dell'incidente è ancora posta sotto sequestro giudiziario: vi è infatti ancora un rilevante pericolo, in quanto il fronte franoso della collina che sovrasta la linea ferroviaria è in rapido movimento. Pertanto, prima di consentire l'accesso agli operai che dovranno rimuovere i rottami del convoglio, occorrerà garantire la totale sicurezza dell'area. Il passo immediatamente successivo sarà quello di definire la modalità per la rimozione del convoglio, operazione che presenta una grande complessità tecnica, proprio per la posizione precaria nella quale si trova il treno deragliato. Infine, nella prospettiva di rimettere in esercizio la linea ferroviaria, occorrerà riprendere in considerazione anche il progetto di raddoppio della linea stessa, già da tempo approvato e finanziato, ma che è tuttora fermo per una serie di contenziosi amministrativi.
Dichiara in ogni caso la massima disponibilità del Governo a riferire, per quanto di competenza, dinanzi alla Commissione e a collaborare per una positiva e rapida soluzione della vicenda.

IN SEDE REFERENTE

(370) ***FILIPPI ed altri. - Riforma della legislazione in materia portuale***
(120) ***D'ALI' e GIBIINO. - Riforma della legislazione in materia portuale***
(Seguito dell'esame congiunto e rinvio)

Prosegue l'esame congiunto, sospeso nella seduta antimeridiana.

Continua l'esame degli emendamenti, riferiti al disegno di legge n. 370, adottato come testo base.

Il presidente MATTEOLI ricorda che nella seduta precedente si è conclusa l'illustrazione degli emendamenti all'articolo 7. In tale occasione, è stato altresì accantonato l'emendamento 7.0.1, su richiesta del proponente.

Si passa quindi all'illustrazione delle proposte emendative relative all'articolo 8.

Il senatore CIOFFI (*M5S*) illustra l'emendamento 8.2 che, come altre proposte presentate dai senatori del suo Gruppo con riferimento all'articolo 8, è diretto a ridefinire la procedura di selezione e di nomina del presidente dell'autorità portuale. La ragione che ispira la nuova procedura proposta nell'emendamento è quella di sottrarre la figura del presidente all'influenza perniciosa della politica attraverso una rigorosa selezione a evidenza pubblica, basata sulla valutazione di precisi requisiti di competenza. Sottolinea che il ruolo del presidente dell'autorità portuale dovrebbe essere quello di gestire e sviluppare le attività del porto, in attuazione delle linee di indirizzo politico: tale impostazione si collega all'esigenza di garantire una effettiva autonomia finanziaria ai porti, sottraendoli alla fiscalità generale e facendo affidamento sulla compensazione con i servizi resi agli operatori.
L'obiettivo finale deve essere quello di dare maggiore efficienza al sistema della portualità, in un contesto di libero mercato, sul modello di importanti realtà straniere gestite con criteri imprenditoriali, che forniscono anche importanti introiti allo Stato. Conclusivamente, ribadisce che il potere politico dovrebbe limitarsi a fissare le linee strategiche generali per lo sviluppo del sistema portuale, senza ingerirsi nella gestione diretta dei singoli porti.

Il presidente MATTEOLI (*FI-PdL XVII*) rileva che l'emendamento 8.2 affronta una questione molto seria, e tuttavia esprime perplessità sulla sua impostazione. Contesta in primo luogo l'idea che chi abbia svolto attività politica non possa ricoprire il ruolo di presidente di un'autorità portuale, sottolineando che per lo svolgimento di questa funzione un'esperienza politica può invece essere molto preziosa.
Inoltre, nella scelta di un candidato per il ruolo di presidente dell'autorità portuale, la dimensione politica è comunque ineliminabile, per gli ovvi legami con la gestione del territorio e, quindi, per la conseguente necessità di definire un'intesa con gli enti locali. Del resto, anche nell'emendamento in esame la definizione del bando per la selezione del presidente dell'autorità portuale è affidata al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e postula quindi anche una valutazione di natura politica.
Osserva poi che alcuni dei requisiti individuati nell'emendamento sembrano difficili da valutare, anche perché presuppongono un'esperienza dei candidati che non può essere soltanto tecnica ma spesso anche di tipo politico-amministrativo. Si tratta certamente di un tema complesso, che ricorda altre questioni, come quella della predisposizione dei piani regolatori urbani, dove si confrontano scelte tecniche con altre più direttamente politiche. Un esempio positivo e lungimirante di tale connessione si può rintracciare nell'espressione del piano regolatore adottato per la città di Livorno nell'immediato dopoguerra, quando si tennero in debito conto anche le prospettive di sviluppo della popolazione e dell'economia.

Il senatore RANUCCI (*PD*) riconosce che gli intenti sottesi all'emendamento 8.2 sono certamente lodevoli, ma una figura come quella del presidente dell'autorità portuale non può prescindere anche da una adeguata esperienza di tipo amministrativo e, quindi, anche di natura politica. Spesso, anche

recentemente, l'esperienza di molti enti pubblici importanti ha dimostrato che la selezione di amministratori basata solo sulla valutazione di *curricula* di tipo tecnico non ha dato esiti positivi, mentre serve anche un'esperienza amministrativa concreta.

Il senatore CIOFFI (*M5S*), richiamando l'esempio dei piani regolatori evocato dal Presidente, osserva che proprio quell'esperienza dimostra i guasti che possono prodursi sul territorio quando le scelte dei tecnici sono piegate alle esigenze di una cattiva politica improntata a criteri clientelari. La buona politica dovrebbe invece fare scelte di tipo strategico, tenendo conto delle esigenze di sviluppo a favore della collettività.

Il relatore FILIPPI (*PD*) illustra l'emendamento 8.3, identico all'8.9, che intende individuare il presidente dell'autorità portuale tra persone con alta esperienza istituzionale, amministrativa o professionale nelle materie affidate alla competenza dell'autorità portuale, valorizzando quindi anche esperienze di tipo politico.

Richiamando l'esempio di Livorno evocato dal presidente Matteoli, ricorda che le scelte di sviluppo del porto locale furono compiute a suo tempo tenendo conto delle prospettive di espansione complessive della città. Proprio tale esempio, diversamente da quanto sostenuto dal senatore Cioffi, conferma l'esigenza che il presidente dell'autorità portuale, in quanto espressione di una "buona politica", attenta alle esigenze del territorio, sia individuato da una procedura di tipo concertativo, condivisa dalle amministrazioni locali.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

SCONVOCAZIONE DELL'ODIERNA RIUNIONE DELL'UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI E NUOVA CONVOCAZIONE

Il PRESIDENTE avverte che, in considerazione dell'imminente inizio dei lavori dell'Assemblea, la riunione dell'Ufficio di Presidenza, integrato dai rappresentanti dei Gruppi, prevista al termine della seduta plenaria, non avrà luogo.

Comunica quindi che l'Ufficio di Presidenza, integrato dai rappresentanti dei Gruppi, è convocato per domani mattina, giovedì 30 gennaio, al termine della seduta plenaria.

La Commissione prende atto.

La seduta termina alle ore 16.

SCHEMA DI PARERE PROPOSTO DAL RELATORE
SULL'ATTO DEL GOVERNO N. 52

L?8a Commissione Lavori pubblici, comunicazioni, esaminato lo schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2011/82/UE intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale (atto del Governo n. 52),
premesso che tale atto reca disposizioni per l?attuazione della direttiva 2001/82/UE, concernente lo scambio transfrontaliero di informazioni tra Paesi membri in materia di violazione delle norme della circolazione stradale;
considerato che lo schema risulta del tutto coerente con le finalità della direttiva e con le modalità operative da questa indicate agli Stati membri;

esprime parere favorevole, con le seguenti osservazioni:

- in sede di attuazione della direttiva 2001/82/UE, si raccomanda al Governo di integrare il testo in italiano della lettera d?informazione di cui all?articolo 6, comma 2, dello schema in esame con una allegata traduzione di cortesia in lingua francese, inglese e tedesca che aiuti il destinatario a comprendere meglio il carattere della violazione commessa e della sanzione applicata. Resta inteso che il testo in italiano è l?unico avente valore legale e che la comunicazione in lingua straniera è invece priva di efficacia legale;

- si raccomanda al Governo di chiedere che i governi stranieri chiamati ad attuare la direttiva 2001/82/UE agiscano nello stesso modo indicato al punto 1), all?insegna del principio di reciprocità e prevedendo una traduzione di cortesia anche in italiano delle lettere d?informazione da loro inviate a soggetti italiani;

- la Commissione raccomanda infine al Governo di voler agire affinché i motociclisti e gli automobilisti stranieri che entrano in territorio italiano vengano informati anche con comunicazioni in lingua diffuse per il tramite dei pannelli a messaggio variabile delle autostrade delle regole italiane afferenti i limiti di velocità e il divieto di sorpasso a destra.

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE
SULL'ATTO DEL GOVERNO N. 52

L?8a Commissione Lavori pubblici, comunicazioni, esaminato lo schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2011/82/UE intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale (atto del Governo n. 52),

premesso che tale atto reca disposizioni per l?attuazione della direttiva 2001/82/UE, concernente lo scambio transfrontaliero di informazioni tra Paesi membri in materia di violazione delle norme della circolazione stradale;

considerato che lo schema risulta del tutto coerente con le finalità della direttiva e con le modalità operative da questa indicate agli Stati membri;

esprime parere favorevole, con le seguenti osservazioni:

- in sede di attuazione della direttiva 2001/82/UE, si raccomanda al Governo di integrare il testo in italiano della lettera d?informazione di cui all?articolo 6, comma 2, dello schema in esame con una allegata traduzione di cortesia in lingua francese, inglese, tedesca e spagnola che aiuti il destinatario a

comprendere meglio il carattere della violazione commessa e della sanzione applicata. Resta inteso che il testo in italiano è l?unico avente valore legale e che la comunicazione in lingua straniera è invece priva di efficacia legale;

- si raccomanda al Governo di chiedere che i governi stranieri chiamati ad attuare la direttiva 2001/82/UE agiscano nello stesso modo indicato al punto 1), all?insegna del principio di reciprocità e prevedendo una traduzione di cortesia anche in italiano delle lettere d?informazione da loro inviate a soggetti italiani;

- si segnala la necessità di procedere in tempi molto rapidi all'adozione del decreto ministeriale previsto dall'articolo 5, per la definizione delle modalità tecniche che consentono l'accesso telematico da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai dati sui veicoli rubati in possesso del Ministero dell'interno;

- nell'attuazione delle disposizioni contenute nello schema, si raccomanda una particolare attenzione alla prevenzione e alla sanzione delle violazioni al Codice della strada compiute dai conducenti di mezzi pesanti appartenenti ad altri Paesi dell'Unione europea, in quanto maggiormente rischiose per la sicurezza della circolazione stradale;

- la Commissione raccomanda infine al Governo di voler agire affinché i conducenti stranieri che entrano in territorio italiano vengano informati anche con comunicazioni in lingua diffuse per il tramite dei pannelli a messaggio variabile delle autostrade delle regole italiane afferenti i limiti di velocità e il divieto di sorpasso a destra.

1.3.2.1.18. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 56 (ant.) del 30/01/2014

collegamento al documento su www.senato.it

LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8ª)

GIOVEDÌ 30 GENNAIO 2014
56ª Seduta

Presidenza del Presidente
MATTEOLI

Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti Girlanda.

La seduta inizia alle ore 8,35.

SULLA CESSIONE DELLE FREQUENZE PER LE TRASMISSIONI IN DIGITALE TERRESTRE

Il senatore RANUCCI (*PD*) fa presente che, secondo notizie riportate dalla stampa, il Governo si accingerebbe a bandire un'asta per la cessione delle frequenze del digitale terrestre. Si tratta evidentemente di una questione di grande rilevanza, sulla quale sarebbe opportuno acquisire informazioni, in merito ad esempio ai criteri di assegnazione e di valutazione delle stesse frequenze, di cui ancora non si hanno notizie. Chiede quindi che la Commissione si attivi al fine di convocare quanto prima sulla questione il vice ministro Catricalà, che ha la delega per il settore delle comunicazioni.

Il senatore Maurizio ROSSI (*PI*) si associa alla richiesta del senatore Ranucci. Ricorda che nel 2015 si terrà a Ginevra una Conferenza internazionale per la riassegnazione tra i diversi Paesi delle porzioni di frequenze per le trasmissioni radiotelevisive. Di conseguenza, è opportuno che la Commissione possa acquisire quanto prima tutte le informazioni necessarie.

Il presidente MATTEOLI concorda sull'opportunità di ascoltare il vice ministro Catricalà e si riserva di concludere le necessarie intese per organizzare l'audizione in tempi rapidi.

IN SEDE REFERENTE

(370) ***FILIPPI ed altri. - Riforma della legislazione in materia portuale***
(120) ***D'ALI' e GIBIINO - Riforma della legislazione in materia portuale***
(Seguito dell'esame congiunto e rinvio)

Prosegue l'esame congiunto, sospeso nella seduta pomeridiana di ieri.

Il presidente MATTEOLI informa che è pervenuto il parere della Commissione Giustizia sul testo e sugli emendamenti in esame.

Il relatore FILIPPI (*PD*) segnala che la Commissione Giustizia ha reso un parere favorevole con alcune osservazioni. In primo luogo, con riferimento all'emendamento 8.5, si indica l'opportunità di sopprimere l'aggettivo "tassative" riferito alle cause di esclusione dalla carica di presidente dell'autorità portuale. Per quanto riguarda il testo, la Commissione Giustizia invita a valutare, relativamente all'articolo 20, la congruità della sanzione ivi prevista per l'occupazione *sine titulo* delle aree gestite dalle autorità portuali rispetto a quella già prevista a legislazione vigente per l'occupazione abusiva, con veicolo, di spazi demaniali, essendo quest'ultima assai più lieve.
In proposito, si riserva di approfondire meglio tale segnalazione e ricorda comunque che la disposizione introdotta nell'articolo 20, già approvato in prima lettura dal Senato nella scorsa legislatura, nasceva da un approfondito dibattito che aveva tenuto conto anche della necessità di graduare il minimo e il massimo delle sanzioni rispetto alle varie fattispecie.

Continua quindi l'esame degli emendamenti, riferiti al disegno di legge n. 370, adottato come testo base.

Il PRESIDENTE ricorda che nella precedente seduta sono stati illustrati gli emendamenti fino all'8.3, identico all'8.9.

Il relatore FILIPPI (*PD*), a integrazione dell'intervento svolto nella seduta precedente, ribadisce l'importanza della proposta 8.3, che ridefinisce i requisiti per la nomina a presidente dell'autorità portuale. In particolare, si indica che il presidente deve essere scelto tra soggetti con un'alta esperienza istituzionale, amministrativa o professionale nelle materie di competenza dell'autorità. In tal modo, si intende dare il giusto risalto alla funzione di rappresentanza e di indirizzo politico-istituzionale del presidente e quindi valorizzare anche eventuali esperienze di attività politica.
Contrariamente ad altre tesi, ritiene infatti che per la carica di presidente di un'autorità portuale anche l'esperienza politica possa rivelarsi preziosa: a tal proposito, la nuova formulazione dell'articolo 8 della legge n. 84 del 1994 prevista dall'emendamento dovrebbe consentire di superare anche alcuni rilievi sollevati recentemente in sede giurisdizionale amministrativa in merito ai requisiti per lo svolgimento della funzione di presidente.

Il senatore CIOFFI (*M5S*) illustra l'emendamento 8.4, diretto a escludere dalla carica di presidente

dell'autorità portuale chi abbia ricoperto incarichi politici, nella necessità di sottrarre il ruolo di presidente a qualsiasi ingerenza di tipo politico.

In merito all'emendamento 8.5, preso atto dell'osservazione della Commissione giustizia, lo riformula in un nuovo testo, pubblicato in allegato, sopprimendo l'aggettivo "tassative" con riferimento alle cause di esclusione dalla carica di presidente dell'autorità portuale.

Illustra poi l'emendamento 8.6, che intende escludere la possibilità per chi diventa presidente di una autorità portuale, di rivestire contemporaneamente altri incarichi pubblici, percependo due distinte retribuzioni.

Il relatore FILIPPI (*PD*), pur comprendendo la finalità dell'emendamento, ritiene eccessiva l'estensione dell'esclusione anche ai professori universitari, in quanto una competenza di carattere accademico potrebbe certamente arricchire il prestigio e la qualità del lavoro di presidente dell'autorità portuale.

Il presidente MATTEOLI (*FI-PdL XVII*) concorda con l'osservazione del relatore. Per evitare il cumulo delle retribuzioni, nel caso dei docenti universitari, si potrebbe prevedere l'obbligo di optare per una sola retribuzione, come accade nel caso di altri incarichi.

Il senatore CIOFFI (*M5S*) rileva che chi svolge un ruolo complesso come quello di presidente dell'autorità portuale non dovrebbe essere contemporaneamente assorbito da altri incarichi. Si dichiara comunque disponibile a valutare formulazioni alternative della proposta.

Si sofferma poi sull'emendamento 8.7, che vieta al presidente dell'autorità portuale, per un anno dopo la cessazione del mandato, la possibilità di svolgere qualsivoglia incarico nel settore portuale o marittimo, al fine di prevenire possibili conflitti di interesse.

Il presidente MATTEOLI (*FI-PdL XVII*) ritiene che la formulazione della proposta emendativa 8.7 sia eccessivamente rigida: pur comprendendone le finalità, essa impedirebbe di fatto al presidente, una volta cessato dall'incarico, di svolgere un qualunque lavoro proprio nel settore che dovrebbe essere di sua specifica competenza. Tale impostazione appare inoltre contraddittoria all'intenzione, già dichiarata dal proponente in relazione ad altri emendamenti, di voler selezionare i candidati all'incarico presidente dell'autorità portuale tra soggetti che abbiano una chiara competenza professionale nel settore marittimo o portuale.

Il relatore FILIPPI (*PD*) concorda con le osservazioni del Presidente e invita il senatore Cioffi a riformulare l'emendamento in termini meno severi.

La senatrice CARDINALI (*PD*) condivide a sua volta le considerazioni del presidente Matteoli. Propone di limitare il divieto di svolgimento di attività professionale per gli *ex* presidenti dell'autorità portuale gli incarichi di consulenza o di collaborazione che abbiano un collegamento diretto con l'autorità stessa.

Il senatore SONEGO (*PD*) ritiene che l'emendamento del senatore Cioffi, sebbene formulato in termini eccessivamente rigidi, affronti un problema concreto. Ricorda in proposito che, nell'Unione europea, a coloro che svolgono l'incarico di commissario, all'atto della cessazione del mandato, per i tre anni successivi è fatto divieto di svolgere qualsivoglia incarico professionale nelle materie di loro competenza, tanto che l'Unione europea corrisponde loro, per tale periodo, un'apposita forma di compensazione.

Il senatore BORIOLI (*PD*) esprime anch'egli apprezzamento per la finalità dell'emendamento, ma

ritiene che la formulazione sia troppo generica e che occorra circoscrivere più precisamente la fattispecie nella quale si applica il divieto di svolgimento di incarichi per gli *ex* presidenti.

Il senatore RANUCCI (*PD*) ritiene anch'egli che l'emendamento 8.7 sollevi una questione di grande rilevanza, sebbene con una impostazione eccessivamente rigida. In ogni caso occorre evitare l'instaurarsi di qualunque possibile conflitto di interessi in capo all'*ex* presidente dell'autorità portuale, prevedendo una sorta di "patto di non concorrenza", così come si fa per idirigenti delle società private quando cessano dal loro incarico.

Il senatore Maurizio ROSSI (*PI*), pur concordando sulla necessità di riformulare in termini più precisi l'emendamento, ne condivide la finalità, volta a prevenire conflitti di interessi in un settore così delicato.

Il presidente MATTEOLI (*FI-PdL XVII*) ribadisce che, pur essendo apprezzabile l'intento dell'emendamento 8.7, la formulazione è eccessivamente rigida e penalizzante nei confronti dei soggetti interessati, per cui invita il senatore Cioffi a valutare un testo alternativo.

Il senatore CIOFFI (*M5S*) si dichiara disponibile a concordare una nuova formulazione dell'emendamento.

Illustra quindi la proposta 8.8, volta a consentire al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di revocare il presidente dell'autorità portuale in caso di gravi e persistenti violazioni.

Il relatore FILIPPI (*PD*) osserva che tale possibilità è già prevista dalla legislazione vigente; peraltro la proposta emendativa, prevedendo una valutazione da parte delle Commissioni parlamentari competenti, potrebbe indebolire l'attuale potere di revoca del Ministro.

Si passa quindi all'esame degli emendamenti relativi all'articolo 9.

Il senatore Maurizio ROSSI (*PI*) illustra la proposta emendativa 9.2, volta a introdurre l'obbligo del pareggio o dell'avanzo di bilancio per le autorità portuali.

Il relatore FILIPPI (*PD*) si esprime in senso positivo sulla proposta, in quanto recupera opportunamente una previsione già contenuta nella legislazione vigente ma non inserita nel disegno di legge in esame, che la ridefinisce nel complesso.

L'emendamento 9.1 è dato per illustrato.

Si passa quindi all'esame degli emendamenti relativi all'articolo 10.

Il relatore FILIPPI (*PD*) illustra l'emendamento 10.1 (identico al 10.5) che ridefinisce i requisiti per la nomina a segretario generale dell'autorità portuale, nell'intento di rafforzarne la funzione tecnico-manageriale. Inoltre la nomina è affidata direttamente al presidente dell'autorità, al fine di consolidare il rapporto fiduciario. Allo stesso scopo, si estende poi la durata dell'incarico del segretario generale da quattro a cinque anni, in coerenza con la modifica proposta in altri emendamenti per la durata dell'incarico del presidente.

Infine, l'emendamento prevede l'esclusione dei dipendenti delle autorità portuali dall'applicazione di disposizioni relative ai dipendenti delle altre pubbliche amministrazioni, se non espressamente previsto

dalle norme vigenti.

Il senatore Maurizio ROSSI (*PI*) illustra gli emendamenti 10.3 e 10.4, che riproducono nel loro complesso disposizioni di tenore analogo a quelle contenute nell'emendamento 10.1 del relatore. Infine, si sofferma sull'emendamento 10.0.1, rivolto ad adeguare la durata degli organi delle autorità portuali (in particolare il comitato portuale e il segretario generale). In tal modo si intende evitare che, all'atto dell'approvazione della nuova legge, si possa determinare uno sfasamento temporale tra la durata dell'incarico del presidente (prolungata da quattro a cinque anni) e quelle degli organi attualmente in carica nelle autorità portuali.

Il relatore FILIPPI (*PD*) ritiene apprezzabile la finalità dell'emendamento, ma osserva che potrebbe trovare una collocazione più appropriata tra le norme transitorie, destinate a regolare la fase di passaggio tra l'attuale configurazione delle autorità portuali e quella prevista dalla riforma.

Il presidente MATTEOLI (*FI-PdL XVII*) ritiene opportuno che la Commissione svolga un'attenta riflessione sulla questione sollevata dall'emendamento 10.0.1: occorre infatti, nel passaggio al nuovo regime, assicurare da un lato che la durata dell'incarico del segretario generale e dei componenti del comitato portuale sia allineata a quella del presidente, dall'altro che non vi siano vuoti gestionali nella transizione o, peggio, che un nuovo presidente, all'atto dell'insediamento, si trovi a dover collaborare con persone che non godono della sua totale fiducia.

Il senatore CERVELLINI (*Misto-SEL*) suggerisce di prevedere che l'incarico del segretario generale sia comunque legato al mandato del presidente dell'autorità portuale, trattandosi di un rapporto necessariamente fiduciario, come avviene già per altre amministrazioni pubbliche tra l'organo di vertice dotato di funzioni di indirizzo politico e l'organo che svolge l'attività tecnico-gestionale.

Il relatore FILIPPI (*PD*) segnala che tale impostazione è già contenuta nel proprio emendamento 10.1 e ribadisce l'opportunità di collocare le disposizioni della proposta 10.0.1 tra le norme transitorie.

Il presidente MATTEOLI (*FI-PdL XVII*) condivide la soluzione proposta dal senatore Cervellini, circa l'opportunità di legare la durata del mandato del segretario generale (ed eventualmente quella dei componenti del comitato portuale) all'incarico del presidente dell'autorità portuale.

I rimanenti emendamenti riferiti all'articolo 10 sono dati per illustrati.

Il seguito dell'esame congiunto è quindi rinviato.

La seduta termina alle ore 9,25.

NUOVO EMENDAMENTO AL DISEGNO DI LEGGE
N. 370
Art. 8

8.5 (testo 2)
CIOFFI, SCIBONA, BLUNDO
Al comma 1, capoverso «Art. 8», *nel comma 9, aggiungere, in fine, il seguente periodo:* «Sono cause

di esclusione dalla carica di presidente dell'autorità portuale l'emissione a carico del presidente di una sentenza di condanna in primo grado per i reati non contravvenzionali previsti: *a)* dalle norme che individuano i delitti contro la pubblica amministrazione, contro la fede pubblica, contro il patrimonio, contro l'ordine pubblico, contro l'economia pubblica ovvero per un delitto in materia tributaria; *b)* dal titolo XI del libro V del codice civile e dal regio decreto del 16 marzo 1942 n. 267; *c)* dalle norme che disciplinano l'attività bancaria, finanziaria, mobiliare, assicurativa e dalle norme in materia di mercati e valori mobiliari, di strumenti di pagamento; *d)* dal decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, nonché dagli articoli 73 e 74 del decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1990, n. 309».

1.3.2.1.19. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 75 (pom.) del 02/04/2014

collegamento al documento su www.senato.it

LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8ª)

MERCOLEDÌ 2 APRILE 2014
75ª Seduta

Presidenza del Vice Presidente
Stefano ESPOSITO

Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Del Basso De Caro.

La seduta inizia alle ore 15,45.

IN SEDE CONSULTIVA SU ATTI DEL GOVERNO

Schema di decreto del Presidente della Repubblica recante "Modifiche ai regolamenti di cui ai decreti del Presidente della Repubblica 25 febbraio 2009, n. 34 e n. 35, relativi all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie" (n. 84)
(Parere al Ministro per le riforme costituzionali e i rapporti con il Parlamento, ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400 e dell'articolo 4, comma 6, lettera a), del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162. Seguito dell'esame e rinvio)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta di ieri.

Il presidente Stefano ESPOSITO ricorda che nella seduta di ieri il relatore Sonego ha preannunciato l'intenzione di formulare uno schema di parere sull'atto del Governo in esame.

Il relatore SONEGO (*PD*) propone uno schema di parere contrario, pubblicato in allegato.

Il senatore FILIPPI (*PD*) conferma ancora una volta la grande stima nei confronti dell'attuale Direttore dell'Agenzia per la sicurezza delle ferrovie, ingegner Alberto Chiovelli, che in questi anni ha svolto il suo incarico con grande competenza e senso di equilibrio. Si rammarica pertanto che lo schema di decreto in esame, nel proporre una deroga regolamentare per consentire di prorogare per un terzo mandato l'incarico dell'ingegner Chiovelli, non fornisca elementi adeguati per giustificare tale deroga, evidenziando una serie di contraddizioni rilevate anche nello schema di parere del relatore.

Di conseguenza, ribadisce la necessità che il Governo fornisca ulteriori elementi al fine di condurre un'istruttoria più ampia, chiedendo che la Commissione possa rinviare il voto sullo schema di parere. Contestualmente, il Governo dovrebbe assicurare che non procederà ad adottare il relativo decreto prima che la Commissione si sia espressa. In caso contrario, a suo avviso non potrebbe che esservi un parere negativo della Commissione.

Il sottosegretario DEL BASSO DE CARO dichiara la disponibilità ad attendere il parere della Commissione e a rimettersi, in ogni caso, alle sue valutazioni.

Il relatore SONEGO (*PD*) si dichiara favorevole alla proposta di rinvio del senatore Filippi.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

IN SEDE REFERENTE

(370) ***FILIPPI ed altri. - Riforma della legislazione in materia portuale***
(120) ***D'ALI' e GIBIINO. - Riforma della legislazione in materia portuale***
(Seguito dell'esame congiunto e rinvio)

Prosegue l'esame congiunto, sospeso nella seduta del 30 gennaio.

Il relatore FILIPPI (*PD*) informa che in questi giorni si sono svolti una serie di incontri tra rappresentanti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e parlamentari delle Commissioni competenti di Camera e Senato in relazione alla riforma della legislazione portuale. Lo scopo era quello di superare le divergenze emerse in passato sul tema, individuando un percorso condiviso per la riforma, incentrato su una serie di misure specifiche.

Evidenzia che i dettagli sono ancora in fase di studio e che, in particolare, il Governo si è riservato di esplicitare meglio le proprie proposte nel corso dell'esame in Commissione. Tuttavia, è stata condivisa l'esigenza di operare una riforma che, semplificando e razionalizzando l'attuale organizzazione del sistema portuale, anche al fine di conseguire i necessari risparmi di spesa, possa al tempo stesso assicurare le risorse finanziarie per quegli investimenti che sono indispensabili ad una crescita del sistema. Ove necessario, alcuni interventi normativi potrebbero essere operati anche attraverso un decreto-legge.

Pertanto, propone di rinviare ad una successiva seduta il seguito dell'esame.

Il senatore CIOFFI (*M5S*) esprime la propria perplessità circa la possibilità di un ricorso allo strumento

del decreto-legge, laddove esiste *in itinere* l'esame di disegni di legge sulla stessa materia.

Il senatore PAGNONCELLI (*FI-PdL XVII*) chiede chiarimenti circa l'esito che avrebbero gli emendamenti all'esame della Commissione nel caso il Governo avanzi proprie proposte normative.

Il senatore SONEGO (*PD*) domanda a sua volta se siano già state definite le modifiche normative da proporre attraverso il decreto-legge e quelle da inserire invece nei disegni di legge in esame.

Il relatore FILIPPI (*PD*) ritiene che non vi sia contraddizione tra l'esame dei disegni di legge in corso in Commissione e l'eventuale ricorso da parte del Governo a un decreto-legge, per alcune specifiche misure che possano avere carattere di urgenza. Ciò che conta è che vi sia un progetto di riforma complessivo effettivamente condiviso tra Governo e Parlamento, al fine di assicurare un *iter* spedito sia al Senato che alla Camera dei deputati. In questo senso, anche le proposte emendative già presentate in Commissione rimarrebbero e verrebbero discusse insieme alle altre che dovessero essere presentate successivamente.

Per quanto riguarda l'individuazione delle modifiche normative da proporre eventualmente attraverso un decreto-legge, precisa che il Governo sta ancora valutando la situazione. In linea di massima, si intende comunque riformare la legge n. 84 del 1994 attraverso una razionalizzazione e semplificazione delle attuali norme organizzative del sistema portuale, una riclassificazione e ridefinizione dell'assetto delle Autorità portuali, individuando quelle aventi valenza strategica e rafforzandone i poteri e l'autonomia finanziaria. A tal fine, tale riorganizzazione dovrebbe essere inserita dentro un piano nazionale per la logistica, che aiuti a superare la sterile concorrenza tra i porti nazionali e rilanci invece una logica di sistema.

Un altro aspetto essenziale sarebbe quello di garantire finanziamenti adeguati agli investimenti per la portualità, che dovrebbero rientrare tra le opere strategiche della legge obiettivo. Analoga attenzione dovrebbe avere, con tempi celeri, il riordino delle norme in materia di dragaggi e servizi tecnico-nautici.

Il seguito dell'esame congiunto è rinviato.

La seduta termina alle ore 16,15.

SCHEMA DI PARERE PROPOSTO DAL RELATORE SULL'ATTO DEL GOVERNO N. 84

L?8a Commissione Lavori pubblici, comunicazioni, esaminato lo schema di decreto del Presidente della Repubblica recante "Modifiche ai regolamenti di cui ai decreti del Presidente della Repubblica 25 febbraio 2009, n. 34 e n. 35, relativi all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie" (Atto del Governo n. 84);

premesso che:

lo schema di decreto in esame si propone di introdurre deroghe alle vigenti disposizioni in materia di

nomina del direttore dell?Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie;
il direttore in carica svolge la funzione sin dall?istituzione dell?Agenzia, essendo stato nominato per due consecutivi mandati nel 2008 e nel 2011 e, per unanime riconoscimento, in questi anni ha operato in maniera competente ed equilibrata, conseguendo importanti risultati. In base alle vigenti disposizioni statutarie e regolamentari che disciplinano il funzionamento dell?Agenzia, il direttore non può però essere nominato per un terzo mandato;
la deroga proposta consiste nel consentire che il direttore possa essere nominato per tre mandati in luogo di soli due. Tale misura derogatoria viene proposta in base alla motivazione della necessità di garantire la continuità gestionale dell?Agenzia in una fase che si ritiene cruciale e che solo le specifiche competenze ed attitudini del direttore in carica potrebbero garantire, ritenendo implicitamente che non vi siano al momento in Italia altre figure con caratteristiche comparabili;
osservando, nel merito, che:

l?Agenzia è istituzione terza e di garanzia con compiti della massima rilevanza in una materia assai sensibile. Il limite di due mandati inderogabili per la funzione di direttore è motivo di garanzia del mantenimento del profilo anzidetto e non a caso le disposizioni istitutive dell?Agenzia fissano quel vincolo;
pur confermando l?apprezzamento per il direttore in carica, non appare tuttavia ragionevole asserire che non vi siano in Italia persone che oltre all?attuale direttore possano svolgere la funzione apicale dell?Agenzia;
non risulta ugualmente ragionevole asserire, peraltro senza un reale supporto motivazionale, che l?Agenzia sia in una fase così cruciale da giustificare un regime derogatorio quale quello proposto, dovendosi ritenere due mandati per complessivi sei anni più che sufficienti per lo svolgimento di una missione gestionale completa;
la vita di una istituzione come l?Agenzia è fisiologicamente caratterizzata da un continuo mutamento di contesto e di sfide operative, tale da rendere di fatto perenne la sussistenza delle ragioni invocate dallo schema di decreto in esame per giustificare il regime derogatorio proposto. In altre parole, le ragioni invocate dal proponente sono tali, in linea di principio, da aprire la strada a possibili deroghe anche per ulteriori mandati;

per quanto sopra considerato, esprime parere contrario.

1.3.2.1.20. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 87 (pom.) del 24/06/2014

collegamento al documento su www.senato.it

LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8ª)

MARTEDÌ 24 GIUGNO 2014
87ª Seduta

Presidenza del Presidente
MATTEOLI

La seduta inizia alle ore 14,40.

IN SEDE CONSULTIVA SU ATTI DEL GOVERNO

Proposta di nomina del Presidente dell'Autorità portuale di Palermo (n. 29)
(Parere al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Seguito e conclusione dell'esame. Parere favorevole)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 17 giugno.

Il presidente MATTEOLI ricorda che nella seduta precedente il senatore Stefano Esposito, in sostituzione del relatore Filippi, ha illustrato la proposta di nomina in esame, proponendo infine un parere favorevole sulla stessa.

Il relatore FILIPPI (*PD*), dopo aver ringraziato il senatore Stefano Esposito per il suo contributo, conferma la proposta di parere favorevole sulla candidatura dell'ingegner Vincenzo Cannatella a presidente dell'Autorità portuale di Palermo. Sottolinea che tale proposta ha rispettato tutto l'*iter* previsto dalle norme vigenti, in particolare per quanto riguarda l'intesa con la Regione e gli enti locali competenti. In secondo luogo, il *curriculum* dell'ingegner Cannatella presenta tutti i requisiti richiesti: si tratta infatti di una persona di grande competenza nel settore dei trasporti civili e locali, in virtù anche della sua esperienza come presidente dell'Unasca (Unione Nazionale Autoscuole Studi di

Consulenza Automobilistica).

Il PRESIDENTE, non essendovi altri senatori iscritti a parlare, dichiara conclusa la discussione e annuncia che si procederà alla votazione sulla proposta di parere concernente la nomina in titolo.

Si procede, quindi, alla votazione a scrutinio segreto sulla proposta di parere favorevole del relatore in ordine alla nomina del Presidente dell'Autorità portuale di Palermo. Partecipano alla votazione i senatori BORIOLI (*PD*), FAVERO (*PD*), in sostituzione della senatrice Cantini, CARDINALI (*PD*), CIOFFI (*M5S*), CROSIO (*LN-Aut*), Mario FERRARA (*GAL*), in sostituzione del senatore Davico, DI GIACOMO (*NCD*), Stefano ESPOSITO (*PD*), FILIPPI (*PD*), GIBIINO (*FI-PdL XVII*), MARGIOTTA (*PD*), MATTEOLI (*FI-PdL XVII*), VICECONTE (*NCD*), in sostituzione del senatore Naccarato, PAGNONCELLI (*FI-PdL XVII*), PANIZZA (*Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE*), ORRU' (*PD*), in sostituzione del senatore Ranucci, SCIBONA (*M5S*), SONEGO (*PD*) e SUSTA (*SCpI*) .

La proposta di parere favorevole risulta approvata con 14 voti favorevoli, 1 contrario, 3 nulli e 1 scheda bianca.

IN SEDE REFERENTE

(370) ***FILIPPI ed altri. - Riforma della legislazione in materia portuale***
(120) ***D'ALI' e GIBIINO. - Riforma della legislazione in materia portuale***
(Seguito dell'esame congiunto e rinvio)

Prosegue l'esame congiunto, sospeso nella seduta del 2 aprile.

Il presidente MATTEOLI ricorda che nella precedente seduta sono stati illustrati gli emendamenti ai disegni di legge in esame, riferiti all'articolo 10.

Non essendovi proposte emendative relative all'articolo 11, avverte che si passerà quindi all'illustrazione delle proposte riguardanti l'articolo 12, ricordando che l'emendamento 12.1 è stato ritirato.

Il relatore FILIPPI (*PD*) illustra l'emendamento 12.2, che sostituisce l'articolo 12 dei disegni di legge in esame, riscrivendo a sua volta l'articolo 11-*bis* della legge n. 84 del 1994, sui sistemi e distretti multiportuali e logistici. Rispetto alla normativa attuale, l'emendamento si propone di rendere la procedura per l'istituzione dei sistemi e dei distretti più certa e vincolante, in modo da garantire un migliore coordinamento e programmazione dell'offerta logistica integrata, ad opera delle autorità portuali, di intesa con la Regione. Sottolinea che tale proposta punta sul governo dei flussi di merci anziché su quello dei nodi delle reti, nell'intento di allungare la filiera e realizzare sistemi di trasporto realmente integrati.

Segnala che su questi temi esistono comunque sensibilità diverse, anche da parte del Governo: la proposta in esame privilegia la costruzione dei sistemi multiportuali e logistici "dal basso" (approccio

bottom up), al fine di tenere conto delle effettive esigenze dei flussi di traffico delle merci, mentre l'approccio del Governo sembra più orientato ad una logica di regolamentazione dall'alto. Questo approccio però mal si attaglia alla gestione di fenomeni così complessi, dove si creano relazioni molto articolate tra i singoli scali e i territori circostanti.

Nel preannunciare ulteriori emendamenti sul tema, sottolinea infine che la creazione dei sistemi e dei distretti multiportuali e logistici, riunendo in una gestione integrata porti, interporti e retroporti, rappresenta un elemento essenziale per il rilancio competitivo dei porti italiani, che dovrebbero essere inseriti in un sistema nazionale di coordinamento strategico.

Il presidente MATTEOLI (*FI-PdL XVII*) osserva che l'emendamento 12.3 a sua firma è di fatto assorbito dal comma 5 dell'emendamento 12.2 del relatore.

Il senatore CIOFFI (*M5S*) esprime apprezzamento per l'intervento del relatore Filippi, ma osserva che la trasformazione dell'attuale sistema delle autorità portuali con un nuovo sistema di coordinamento nazionale tra porti, retroporti e interporti ha senso solo se finalizzato a costruire una rete di collegamenti intermodali per il trasporto merci in funzione delle correnti di traffico effettive. Solo così si potrà rilanciare il sistema dei porti italiani nei confronti della concorrenza dei grandi porti del nord Europa come Rotterdam.

Il senatore GIBIINO (*FI-PdL XVII*), in qualità di firmatario dell'emendamento 12.4, identico al 12.2, ritiene che le argomentazioni del senatore Cioffi, di per sé condivisibili, non siano in contraddizione con la logica sottesa ai suddetti emendamenti.

Il senatore BORIOLI (*PD*) dichiara a sua volta di condividere le osservazioni dei colleghi, sottolineando che lo sviluppo dei sistemi e dei distretti multiportuali e logistici è essenziale per il rilancio dei porti italiani. Gli identici emendamenti 12.2 e 12.4 offrono una cornice normativa di livello nazionale a tale progetto, superando le limitazioni delle intese a livello locale finora imposte dalle norme vigenti.

Il presidente MATTEOLI osserva che il senatore Cioffi ha colto il punto essenziale della questione, in quanto attualmente nessun porto italiano da solo sarebbe in grado di contrastare la concorrenza dei porti internazionali come Rotterdam, che già assorbe gran parte del traffico merci proveniente dall'Italia e diretto verso il nord Europa. Malgrado la sua posizione strategica al centro del Mediterraneo, infatti, l'Italia manca di infrastrutture di collegamento adeguate e presenta una realtà portuale frammentata, in cui i singoli scali si fanno concorrenza tra loro. Le proposte 12.2 e 12.4 offrono un punto di partenza per superare questi limiti.

Il senatore PAGNONCELLI (*FI-PdL XVII*) aggiunge la sua firma all'emendamento 12.4.

Il senatore CIOFFI (*M5S*) esprime il timore che i sistemi e i distretti multiportuali previsti dagli emendamenti in esame possano creare ulteriori sovrastrutture e complessità organizzative, che oltre ad essere inefficienti determinano rilevanti oneri per la finanza pubblica.

Il relatore FILIPPI (*PD*) sottolinea che si tratta di questioni complesse, rispetto alle quali esistono diverse opinioni. Il punto essenziale è comunque quello di creare le condizioni per un rilancio competitivo dei porti italiani, superando l'attuale gestione frammentaria. Occorre quindi da un lato assicurare una regia forte, attraverso un piano nazionale strategico dei porti e della logistica, avente carattere dispositivo e non meramente ricognitivo. Dall'altro, si deve lasciare spazio al dinamismo e

alle capacità imprenditoriali dei singoli porti, dato che le correnti di traffico si dirigono naturalmente dove trovano le migliori condizioni.

In tale contesto, conferma l'intendimento di superare l'attuale sistema delle autorità portuali, creando dei distretti di livello superiore, che comprendano più porti e anche interporti e retroporti, consentendo finalmente un coordinamento di tipo strategico. Tale disegno ricomprenderebbe anche la classificazione operata con il recente regolamento comunitario, che ha già individuato i porti italiani *core* e *comprehensive* inseriti nella rete di trasporto transeuropeo.

Si passa quindi all'esame dell'unico emendamento 15.1 all'articolo 15, che è dato per illustrato.

Con riferimento poi all'articolo 16, essendo stato l'emendamento 16.1 già ritirato in precedenza, si dà per illustrato l'emendamento 16.2.

Si passa, quindi, all'illustrazione degli emendamenti relativi all'articolo 17 e di quelli aggiuntivi allo stesso articolo.

Il senatore MARGIOTTA (*PD*) illustra l'emendamento 17.2 (identico al 17.1), che mira a snellire le procedure per l'esecuzione dei lavori connessi alla gestione delle opere attinenti alle attività marittime e portuali, consentendo al concessionario di eseguirli direttamente, purché in possesso delle relative qualificazioni e purché la concessione affidata con procedura ad evidenza pubblica lo preveda.

Rispondendo poi a un quesito del senatore CIOFFI (*M5S*), precisa che l'emendamento 17.6 prevede la possibilità di affidare ad imprese portuali diverse dal concessionario le attività necessarie per l'alimentazione degli impianti di produzione termoelettrica.

Il relatore FILIPPI (*PD*) illustra la proposta 17.0.1, mirante a modificare il sistema di autofinanziamento delle autorità portuali, per favorire gli investimenti infrastrutturali all'interno dei porti, spesso bloccati per carenza di fondi. Sottolinea inoltre che anche questo argomento dovrà costituire oggetto di ulteriore riflessione: infatti, se è corretta la logica di aumentare la capacità di autofinanziamento delle autorità portuali attraverso una compartecipazione all'IVA incassata sulle merci transitate attraverso i porti, tale sistema, senza i necessari correttivi, potrebbe determinare effetti distorsivi tra i vari scali. Per tale ragione, occorrerà privilegiare, piuttosto che l'attribuzione diretta dell'IVA, soprattutto un meccanismo di ripartizione attraverso il conferimento dell'imposta incassata ad un fondo e la successiva redistribuzione alle varie autorità portuali.

Il senatore GIBIINO (*FI-PdL XVII*), in qualità di firmatario dell'identico emendamento 17.0.4, pur condividendo le considerazioni del relatore, segnala l'opportunità di mantenere, anche in un nuovo meccanismo di attribuzione dell'IVA, forme di premialità e responsabilizzazione delle singole autorità portuali.

Il senatore CIOFFI (*M5S*) osserva che il finanziamento delle infrastrutture portuali attraverso l'IVA sulle merci ricade sulla fiscalità generale, mentre quegli investimenti sarebbero selezionati in maniera più efficiente se fossero almeno in parte finanziati direttamente con risorse proprie delle autorità portuali.

Il presidente MATTEOLI (*FI-PdL XVII*) sottolinea che il problema dell'autonomia finanziaria delle autorità portuali ha carattere essenziale, in quanto senza poter contare su un adeguato volume di risorse risulta impossibile per le autorità programmare i necessari investimenti. Sull'attribuzione diretta dell'IVA incassata alle autorità, vi sono state però obiezioni da parte del Ministero dell'economia e delle finanze. Pertanto, la proposta di procedere ad una ripartizione successiva a valere su un apposito

fondo rappresenta un corretto tentativo di soluzione.

Il senatore BORIOLI (*PD*) auspica che meccanismi analoghi di autofinanziamento siano previsti anche per i sistemi e i distretti multiportuali e logistici.

Il relatore FILIPPI (*PD*) ricorda che l'attribuzione di risorse finanziarie pubbliche deve necessariamente tenere conto dei vincoli della normativa comunitaria sugli aiuti di Stato. Considerata l'impossibilità di operare una retrocessione a consuntivo dell'IVA incassata dai vari porti direttamente alle autorità portuali, il versamento delle imposte in un fondo e la successiva ripartizione è una modalità alternativa.

Il seguito dell'esame congiunto viene quindi rinviato.

SUI LAVORI DELLA COMMISSIONE

Il PRESIDENTE avverte che la Commissione ambiente ha concluso l'esame del disegno di legge n. 1518. Di conseguenza, la trattazione in sede consultiva del provvedimento, già iscritto all'ordine del giorno, non avrà più luogo.

Prende atto la Commissione.

Il senatore DI GIACOMO (*NCD*) informa di aver presentato un'interrogazione urgente al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti per chiedere notizie di alcuni lavori di viabilità stradale progettati dall'ANAS in Molise, che stanno creando enorme disagio alla circolazione locale.

Tali lavori riguardano il viadotto Callora presso Boiano della Strada Statale n. 17, l'unica strada a scorrimento veloce che collega Campobasso e Isernia. Dalle notizie emerse, il capitolato d'appalto prevede che l'impresa aggiudicataria debba concludere i lavori entro luglio 2015: evidenzia che se i lavori e quindi l'interruzione del viadotto si protraesse fino a quella data, si impedirebbe di fatto per un anno intero la circolazione in una zona strategica della regione Molise, dove insiste anche l'importante nucleo industriale di Campobasso-Boiano. Non esistono infatti adeguate alternative al tracciato oggetto dei lavori, essendovi solo collegamenti attraverso strade interpoderali che allungherebbero enormemente i tempi di viaggio sia per il traffico privato che per quello commerciale.

Nell'interrogazione si chiede conto anche di possibili anomalie nella gara d'appalto, in quanto sembrerebbe che, con un prezzo di base d'asta pari a tre milioni di euro, si sia avuto un ribasso di oltre il 30 per cento.

Finora i tentativi di ottenere dal'ANAS una soluzione alternativa, ad esempio realizzando una bretella di collegamento, non hanno sortito effetto. Nel denunciare l'assurdità di tale situazione, chiede un intervento della Commissione per contribuire a risolvere la situazione.

Il senatore CROSIO (*LN-Aut*) condivide le rimostranze del senatore Di Giacomo per una vicenda che appare assolutamente inaccettabile. Chiede pertanto al Presidente di contattare i vertici dell'ANAS per acquisire le necessarie informazioni.

Il senatore FILIPPI (*PD*) ricorda che nell'esame del recente decreto-legge n. 78 del 2013, recante disposizioni urgenti in materia di esecuzione della pena, vi era una parte relativa all'ampliamento e alla costruzione di nuovi edifici carcerari (il cosiddetto "piano carceri"). In sede consultiva, la Commissione aveva osservato la necessità che il Commissario straordinario del Governo riferisse in proposito alle Camere già entro il 31 dicembre 2013 e poi ogni semestre. Ciò non è avvenuto e vi è ora in corso un'indagine della Magistratura: senza interferire con tale procedimento, chiede però che la Commissione acquisisca le necessarie informazioni dal Governo sullo stato di avanzamento dei lavori del piano.

Il senatore SCIBONA (*M5S*) ricorda l'incidente avvenuto il 28 luglio 2013 sul viadotto Acqualonga della A16 in provincia di Avellino, quando un pullman sfondò le barriere di protezione e precipitò nel vuoto causando la morte di 40 persone. In quell'occasione, era emersa la questione della sicurezza delle barriere di protezione autostradali. Da notizie di stampa, la Procura di Avellino, competente per le indagini, avrebbe acquisito una perizia tecnica dalla quale risulterebbe che le barriere dei *guardrail* erano corrose.

Trattandosi di una questione di grande rilevanza per la competenza della Commissione, chiede di poter acquisire copia della suddetta perizia, ove possibile.

Il senatore GIBIINO (*FI-PdL XVII*) chiede che la Commissione acquisisca notizie sulla vicenda della Costa Concordia e, in particolare, sul porto finale di destinazione per la demolizione e smaltimento del relitto. In un primo momento sembrava che questo sarebbe stato Piombino, ragione per la quale si erano fatti ingenti investimenti per la riqualificazione e l'ammodernamento del porto, mentre ora sembra emersa la scelta di Genova. Pur essendo una questione di competenza della compagnia armatrice e quindi di un soggetto privato, vi sono però anche evidenti profili di interesse pubblico.

Il presidente MATTEOLI, con riferimento alla questione dei lavori alla viabilità del Molise sollevata dal senatore Di Giacomo, si riserva di contattare i vertici dell'ANAS per acquisire le necessarie informazioni.

In merito alla vicenda del piano carceri, ritiene opportuno attendere gli esiti dell'indagine giudiziaria in corso, prima di intraprendere eventuali iniziative di carattere conoscitivo, essendovi profili di grande delicatezza.

Ritiene invece corretta la richiesta del senatore Scibona e si farà carico di chiedere di acquisire la perizia tecnica dalla Procura di Avellino, ove naturalmente non vi siano esigenze di tutela del segreto istruttorio.

Per quanto riguarda la vicenda della Costa Concordia, sottolinea che l'aspetto essenziale è chiarire se la nave sia da considerare un relitto abbandonato, nel qual caso la competenza per lo smaltimento sarebbe dello Stato e della Regione Toscana, o se invece si tratti di un bene privato di competenza della compagnia armatrice. Auspica che tale questione sia chiarita senza indugio, anche per quanto riguarda il porto di destinazione finale. Concorda infatti sulla considerazione che la meta inizialmente prevista era Piombino, per il cui porto sono stati fatti ingenti investimenti di riqualificazione e ammodernamento.

La seduta termina alle ore 16,25.

1.3.2.1.21. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 89 (pom.) del 01/07/2014

collegamento al documento su www.senato.it

LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8ª)

MARTEDÌ 1 LUGLIO 2014
89ª Seduta

Presidenza del Presidente
MATTEOLI

Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Del Basso De Caro.

La seduta inizia alle ore 15,05.

IN SEDE REFERENTE

(370) ***FILIPPI ed altri. - Riforma della legislazione in materia portuale***
(120) ***D'ALI' e GIBIINO. - Riforma della legislazione in materia portuale***
(Seguito dell'esame congiunto e rinvio)

Prosegue l'esame congiunto, sospeso nella seduta del 24 giugno.

Il PRESIDENTE ricorda che nella precedente seduta la Commissione ha proseguito l'illustrazione degli emendamenti relativi ai disegni di legge in titolo, fino al 17.0.4.

Il senatore CIOFFI (*M5S*) illustra l'emendamento 17.0.3, recante misure per la riduzione del consumo di energia nei porti, in particolare attraverso la realizzazione di sistemi di elettrificazione delle banchine portuali e il loro collegamento con gli impianti a bordo delle imbarcazioni.

Essendo stati ritirati gli emendamenti riferiti agli articoli 18 e 19, si passa quindi all'illustrazione dell'unico emendamento riferito all'articolo 20.

Il senatore CIOFFI (*M5S*) illustra l'emendamento 20.0.1, che introduce il piano generale dei porti, mirante a realizzare una forma di coordinamento strategico nel settore, per aumentare la capacità competitiva del sistema portuale nazionale.

Il PRESIDENTE avverte che la Commissione ha completato l'illustrazione degli emendamenti relativi ai provvedimenti in titolo. Ricorda che, al fine di procedere con l'*iter* di esame, la Commissione deve acquisire anche il prescritto parere della Commissione Bilancio che, nella seduta dello scorso 12 giugno, ha formalizzato la richiesta di relazione tecnica su alcuni articoli del testo. La relazione tecnica è attualmente in corso di predisposizione da parte dei competenti uffici: auspica quindi che i suddetti adempimenti possano concludersi in tempi rapidi, al fine di consentire alla Commissione di procedere con l'esame.

Rispondendo poi ad un quesito del relatore FILIPPI (*PD*), ricorda che, ai sensi dell'articolo 76-*bis* del Regolamento, il Governo ha trenta giorni di tempo dalla richiesta della Commissione Bilancio per produrre la relazione tecnica.

Il relatore FILIPPI (*PD*) auspica anch'egli che la relazione tecnica possa essere prodotta nel più breve tempo possibile, riservandosi di valutare le ulteriori iniziative da assumere per il proseguimento dell'esame.

Il seguito dell'esame congiunto è quindi rinviato.

IN SEDE CONSULTIVA

(1541) ***Conversione in legge del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, recante disposizioni urgenti per il settore agricolo, la tutela ambientale e l'efficientamento energetico dell'edilizia scolastica e universitaria, il rilancio e lo sviluppo delle imprese, il contenimento dei costi gravanti sulle tariffe elettriche, nonché per la definizione immediata di adempimenti derivanti dalla normativa europea***

(Parere alle Commissioni 10a e 13a riunite. Esame e rinvio)

Il relatore DI GIACOMO (*NCD*) illustra il provvedimento in titolo, che introduce misure volte, in via generale, a rilanciare la competitività e la crescita economica del Paese attraverso interventi per il sostegno del comparto agricolo, per il superamento di alcune criticità ambientali, per la promozione dell'incremento dell'efficienza energetica e la riduzione dei costi dell'energia, per l'adempimento di alcuni obblighi derivanti dalla normativa europea.

Il provvedimento si suddivide in 34 articoli, raggruppati in 3 Capi.

Il Capo I (articoli 1-8), che riguarda gli interventi per il rilancio del settore agricolo, incide su materie in taluni casi già oggetto di disposizioni nell'ambito del disegno di legge n. 1328 - il cosiddetto "collegato agricoltura" - sul quale ricorda che la Commissione si è espressa in sede consultiva nelle scorse settimane. Per quanto attiene ai profili di interesse per la Commissione, segnala che l'articolo 1 del decreto-legge in esame, nell'introdurre norme per assicurare un miglior coordinamento ed incisività dei controlli sulle imprese agricole, prevede modalità telematiche di comunicazione dell'esito dei controlli alle amministrazioni richiedenti dello stesso tenore di quelle contenute nel disegno di legge n.

1328.

Con riferimento invece agli interventi per il sostegno al *Made in Italy*, sottolinea che l'articolo 3, comma 1, del decreto-legge in esame prevede la concessione di un credito d'imposta - nella misura del 40 per cento delle spese sostenute e nel limite di 50 mila euro - a beneficio delle imprese produttrici di prodotti alimentari di cui all'Allegato I del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) e delle piccole e medie imprese che sostengano investimenti per la realizzazione e l'ampliamento di infrastrutture informatiche finalizzate al potenziamento del commercio elettronico. Il comma 3 dello stesso articolo riconosce inoltre, alle medesime tipologie di imprese, un credito di imposta - sempre nella misura del 40 per cento delle spese sostenute, ma nel limite di 400 mila euro - per i nuovi investimenti finalizzati allo sviluppo di nuovi prodotti, pratiche, processi e tecnologie, nonché per la cooperazione di filiera. Nel disegno di legge n. 1328 le agevolazioni riguardavano gli investimenti per la realizzazione e l'ampliamento di reti e infrastrutture logistiche e distributive, volte a favorire la penetrazione commerciale di prodotti italiani di qualità al di fuori dei confini nazionali.

Nel Capo II (articoli 9-17) trovano collocazione disposizioni per l'efficacia dell'azione pubblica di tutela ambientale, per la semplificazione di procedimenti in materia ambientale e per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza all'Unione europea nelle stesse materie.

In via generale, sempre con riferimento alle materie di interesse della Commissione, segnala l'articolo 10, che introduce norme volte ad accelerare l'utilizzo delle risorse e l'esecuzione di interventi urgenti per la mitigazione del rischio idrogeologico, prevedendo che l'incarico di commissario straordinario per il dissesto idrogeologico, dalla data di entrata in vigore del decreto-legge, sia svolto dai Presidenti delle regioni interessate. In particolare, evidenzia che il comma 4 dell'articolo prevede che per le attività di progettazione degli interventi, per le procedure di affidamento dei lavori, per le attività di direzione dei lavori e di collaudo, nonché per ogni altra attività di carattere tecnico-amministrativo connessa alla progettazione, all?affidamento e all?esecuzione dei lavori, ivi inclusi servizi e forniture, il Presidente della regione possa avvalersi, oltre che delle strutture e degli uffici regionali, anche degli uffici tecnici e amministrativi dei comuni, dei provveditorati interregionali alle opere pubbliche, nonché della società ANAS s.p.a., dei consorzi di bonifica e delle autorità di distretto. Ricorda che una norma di analogo tenore era contenuta all'articolo 6, comma 1-*bis*, del decreto-legge 10 dicembre 2013, n. 136, che tuttavia fissava al 1º gennaio 2015 la data per l'avvicendamento tra commissari straordinari e Presidenti di regione.

Con riferimento all'articolo 14, che interviene sul sistema di gestione dei rifiuti, richiama in particolare i commi volti ad accelerare le attività necessarie a conformare la gestione dei rifiuti nella regione Campania alla sentenza della Corte di giustizia europea del 4 marzo 2010 (commi 4-7). Allo scopo specifico di provvedere alla realizzazione dell'impianto di termovalorizzazione dei rifiuti di Salerno, viene prevista la nomina di un apposito commissario straordinario, al quale sono attribuite tutte le funzioni di stazione appaltante, compresa la direzione dei lavori, nonché la stipula del contratto di aggiudicazione e tutti gli adempimenti amministrativi e tecnici necessari per la realizzazione dell'opera. La Relazione che accompagna il provvedimento evidenzia come per l'impianto di Salerno la procedura di aggiudicazione sia stata completata ma la stazione appaltante non abbia ancora provveduto alla stipula del contratto. Di qui la necessità di individuare un apposito Commissario straordinario, onde evitare che un'eventuale nuova condanna dell'Italia dinanzi alla Corte di giustizia comporti il pagamento di pesantissime sanzioni pecuniarie.

Segnala poi che l'articolo 15, nell'adeguare la normativa interna al corretto recepimento della direttiva europea sulla valutazione di impatto ambientale (VIA) e superare così le censure mosse dalla Commissione europea nelle relative procedure di infrazione avviate contro l'Italia, stabilisce che, con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo e, limitatamente ai profili connessi ai progetti di infrastrutture di rilevanza strategica, con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministero dello sviluppo economico, siano stabiliti i criteri e le soglie da applicare per la valutazione di assoggettabilità alla procedura di VIA per i progetti di competenza delle Regioni e delle Province

autonome di Trento e di Bolzano.

Lo stesso articolo 15 integra le vigenti disposizioni in materia di verifica di assoggettabilità alla procedura di VIA (articolo 20 del decreto legislativo n. 152 del 2006), implementando, tra l'altro, gli obblighi di pubblicazione in formato digitale del progetto preliminare e dello studio ambientale preliminare sul sito *web* dell'autorità competente.

Nel Capo III (articoli 18-35), contenente misure urgenti per le imprese, con riferimento alla competenza della Commissione segnala l'articolo 29, che rimodula il sistema tariffario elettrico delle Ferrovie dello Stato. In particolare si prevede che l'applicazione del regime speciale al consumo, di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 730 del 1963, dal 1º gennaio 2015 venga limitata ai soli consumi di energia elettrica impiegati per i trasporti rientranti nel servizio universale. Le modalità di individuazione dei consumi rilevanti ai fini dell'attuazione del nuovo regime verranno definite con un successivo decreto del Ministero della sviluppo economico, da adottare entro 60 giorni dall'entrata in vigore del decreto-legge, sentita l'Autorità per l'energia elettrica ed il gas e i servizi idrici e l'Autorità dei trasporti, e da aggiornare ogni due anni.

Nelle more dell'adozione del predetto decreto e dell'effettiva operatività del nuovo sistema, la componente tariffaria compensativa annua, riconosciuta in attuazione del regime tariffario speciale finora in vigore, è ridotta, sulla parte eccedente il quantitativo di 3.300 GWh, di un importo di 120 milioni di euro.

L'articolo specifica poi che è fatto divieto di traslare i maggiori oneri derivanti dall'applicazione delle norme introdotte sui prezzi e sui pedaggi praticati nell'ambito del servizio universale e attribuisce all'Autorità dei trasporti il compito di vigilare sulla osservanza di tale divieto nonché sulla corretta applicazione delle norme sul mercato.

Nella Relazione che accompagna il disegno di legge di conversione del decreto-legge si evidenzia come i tipi di trasporto diversi dal servizio universale (alta velocità, merci, eccetera) rimangano assoggettati al pagamento secondo i costi effettivi del servizio e si eviti, in tal modo, l'attribuzione di sussidi incrociati tra settore elettrico e settore ferroviario.

Si apre quindi la discussione generale.

Il senatore CIOFFI (*M5S*), con riferimento all'articolo 14 del decreto-legge in esame, ricorda che le normative comunitarie impongono lo smaltimento dei rifiuti secondo procedure corrette e tempi certi. Tuttavia l'impianto di termovalorizzazione di Salerno richiederà per la sua realizzazione ancora molto tempo, malgrado la nomina del commissario straordinario. Inoltre, poiché il corretto funzionamento dell'impianto impone che lo stesso operi in condizioni di equilibrio economico-finanziario, occorrerebbe assicurare una alimentazione costante di rifiuti da smaltire, molto superiore alla quantità che può fornire la Provincia di Salerno. Esprime quindi la contrarietà del suo Gruppo a questa iniziativa, che riprende modelli ormai superati di gestione del ciclo dei rifiuti e che risulta anche antieconomica. Ricorda infine che commissario straordinario per la realizzazione era stato già nominato il sindaco di Salerno e che per l'individuazione delle aree su cui dovrà sorgere l'impianto sono state fatte varianti urbanistiche rilevanti.

Si sofferma poi incidentalmente sull'articolo 3, osservando che il credito di imposta a favore delle imprese agroalimentari ivi previsto per lo sviluppo di nuovi prodotti dovrebbe riguardare solo prodotti di tipo tradizionale.

Riguardo all'articolo 10, in tema di misure per fronteggiare il rischio idrogeologico, ricorda che in materia esistono molti progetti definiti nell'ambito di accordi di programma tra Stato e regioni: chiede quindi come la nomina dei Presidenti delle regioni a commissari straordinari per il dissesto idrogeologico possa influire sulla realizzazione di tali progetti.

In merito alle nuove procedure per la valutazione di impatto ambientale previste dall'articolo 15, sottolinea che le infrastrutture di carattere strategico dovrebbero essere sempre assoggettate alla

procedura, senza possibilità di deroghe.

Infine, in relazione all'articolo 29, critica l'aumento delle tariffe elettriche per il trasporto merci su ferrovia, sottolineando che tale misura penalizzerà notevolmente il comparto, che invece dovrebbe essere adeguatamente sostenuto, anche per favorire una valida alternativa al trasporto su strada.

Il presidente MATTEOLI (*FI-PdL XVII*) osserva che per legge ogni provincia dovrebbe essere in grado di smaltire autonomamente i propri rifiuti: la provincia di Salerno è forse l'unica in Italia priva di un efficiente sistema di gestione, non avendo né discariche né termovalorizzatori. Di conseguenza, la realizzazione dell'impianto previsto dal decreto-legge in esame appare quanto mai necessaria.

Il senatore RANUCCI (*PD*), in merito all'articolo 10, esprime perplessità per il fatto che la realizzazione degli interventi di contrasto al dissesto idrogeologico sia ancora una volta affidata alla figura dei commissari straordinari, anziché avvenire per via ordinaria. In ogni caso, evidenzia la necessità che questi ultimi si avvalgano non in modo facoltativo ma obbligatorio di strutture pubbliche per tutte le procedure legate alla progettazione, all'affidamento e all'esecuzione dei lavori, al fine di contenere i relativi oneri.

Infine, condivide le osservazioni del senatore Cioffi sulla illogicità della norma dell'articolo 29 che, aumentando le relative tariffe elettriche, penalizza ulteriormente il trasporto merci su ferrovia. Infatti, malgrado si affermi da tempo la necessità di potenziare questa modalità di trasporto, in alternativa alle spedizioni di merci su gomma, nei fatti si tende sempre a privilegiare quest'ultimo comparto.

Il senatore CERVELLINI (*Misto-SEL*) chiede di inserire nel parere della Commissione un'osservazione sulla necessità che gli incentivi agli investimenti per lo sviluppo dei nuovi prodotti agroalimentari riguardino prodotti tipici e non derivati da organismi geneticamente modificati.

Per quanto riguarda la questione dell'inceneritore in corso di realizzazione a Salerno, pur riconoscendo la necessità di intervenire per evitare una nuova condanna dell'Italia dinanzi alla Corte di giustizia europea, ritiene che si dovrebbe sfruttare questa occasione per avviare un nuovo e più avanzato sistema di gestione, di raccolta e di smaltimento dei rifiuti, secondo dei modelli di tipo sostenibile.

Infine, si unisce anch'egli alle considerazioni dei colleghi circa il fatto che il settore del trasporto merci su ferrovia sia ingiustamente penalizzato, anziché incentivato come dovrebbe. Inoltre, si tratta di una modalità di trasporto che potrebbe essere sviluppata con costi assai inferiori di quelli necessari alla realizzazione delle reti autostradali.

Il senatore BORIOLI (*PD*) si sofferma anch'egli sull'articolo 29, che aumenta il sistema tariffario elettrico per le ferrovie. Pur riconoscendo l'importanza del settore dell'autotrasporto e la necessità degli incentivi previsti ogni anno a favore dello stesso, esiste certamente un problema di squilibrio fra questa modalità di trasporto e le altre. In particolare, rileva una vistosa contraddizione tra la volontà, sempre dichiarata da più parti, di sviluppare il trasporto merci su ferro in alternativa a quello su gomma, e l'assenza di misure concrete a tal fine. L'aumento delle tariffe elettriche previsto dall'articolo 29 penalizza certamente il trasporto merci per ferrovia e, come riconosciuto dalla stessa norma in esame, solleva anche delicati problemi di tutela della concorrenza. La norma infatti pone espressamente il divieto di trasferire i maggiori oneri derivanti dall'aumento delle tariffe elettriche sui prezzi e sui pedaggi praticati nell'ambito del servizio ferroviario universale. Tuttavia, ritiene che vi siano problemi di salvaguardia delle regole della concorrenza anche rispetto alla penalizzazione eccessiva che il trasporto merci su ferrovia subisce rispetto all'autotrasporto e ciò impone una adeguata riflessione.

Il senatore FILIPPI (*PD*) concorda anch'egli con le considerazioni svolte dai colleghi in merito all'articolo 29, che considera profondamente illogico e contraddittorio perché, a differenza di quanto avviene nel resto dell'Unione europea, penalizza il trasporto ferroviario, anziché cercare di

incentivarlo, specie per quanto riguarda le merci, allo scopo di allungare la filiera logistica, di favorire l'intermodalità e ridurre la pressione sull'autotrasporto. Sul punto, si riserva di valutare la possibilità di presentare specifiche proposte emendative dinanzi alle Commissioni di merito.

Per quanto riguarda l'articolo 10, pur comprendendo l'opportunità di nominare i presidenti delle regioni come commissari straordinari per il dissesto idrogeologico per accelerare le procedure dei vari interventi, osserva che il termine del 31 dicembre 2014 confermato dal comma 9 dell'articolo, per la pubblicazione del bando di gara e l'affidamento dei lavori, ai sensi dell'articolo 1, comma 111, della legge n. 147 del 2013, potrebbe essere troppo ravvicinato rispetto all'effettivo carico di lavoro degli uffici competenti. Poiché il mancato rispetto di questa scadenza potrebbe determinare la perdita delle relative risorse finanziarie, appare opportuno valutare un differimento del termine.

Il presidente MATTEOLI (*FI-PdL XVII*) esprime perplessità sul carattere eccessivamente eterogeneo del decreto-legge in esame. Pur avendo la finalità dichiarata di voler semplificare e snellire gli adempimenti amministrativi per rilanciare la competitività dei vari settori economici, nella realtà esso sembra invece complicare molti passaggi, moltiplicando anche le competenze tra le varie pubbliche amministrazioni, ad esempio nelle disposizioni degli articoli 10 e 14. A ciò, si aggiunge poi il fatto che molte norme rinviano per la loro applicazione a ulteriori provvedimenti amministrativi, come decreti ministeriali e interministeriali, che allungano ancora di più i tempi di attuazione. Invita quindi la Commissione a valutare un'eventuale osservazione al riguardo da inserire nel parere da rendere alla Commissione di merito.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

(1519) ***Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea -Legge di delegazione europea 2013 - secondo semestre***, approvato dalla Camera dei deputati

(1533) ***Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea - Legge europea 2013-bis***, approvato dalla Camera dei deputati

(Relazione alla 14a Commissione per il disegno di legge n. 1519. Relazione alla 14a Commissione per il disegno di legge n. 1533. Esame congiunto e rinvio)

La relatrice CARDINALI (*PD*) illustra i due provvedimenti in titolo, ricordando che, con l?entrata in vigore della legge 24 dicembre 2012, n. 234, recante "Norme generali sulla partecipazione dell?Italia alla formazione e all?attuazione della normativa e delle politiche dell?Unione europea", sono state riformate le procedure e le modalità per il recepimento della normativa europea nell?ordinamento italiano. In particolare, lo strumento annuale della legge comunitaria è stato sostituito da un duplice strumento legislativo: da un lato, la legge di delegazione europea, il cui oggetto è il conferimento di deleghe legislative per il recepimento delle direttive e degli altri atti dell?Unione europea; dall?altro, la legge europea,volta a prevedere norme di diretta attuazione degli obblighi derivanti dall?appartenenza dell?Italia all?Unione europea.

Tali atti costituiscono il contenuto dei disegni di legge, rispettivamente, nn. 1519 e 1533 - approvati dalla Camera dei deputati e trasmessi al Senato in seconda lettura - che la Commissione è chiamata ad esaminare, per gli aspetti di propria competenza, in sede consultiva. La discussione dei provvedimenti può svolgersi congiuntamente, ferma restando l?approvazione di due distinti pareri - che in questa

procedura prendono il nome di "relazioni" - da inviare alla 14a Commissione.

Per quanto riguarda in particolare il disegno di legge n. 1519, fa presente che la relazione di accompagnamento presentata in prima lettura alla Camera dei deputati evidenzia come il provvedimento contenga le deleghe necessarie per recepire al più presto una serie di direttive pubblicate nel corso dell?anno 2013, dopo la presentazione del disegno di legge annuale di delegazione europea al Parlamento, molte delle quali prevedono un recepimento con norme di rango primario in tempi particolarmente ravvicinati.

Il provvedimento si suddivide in 9 articoli e in due allegati (A e B).

I primi due articoli hanno carattere generale: l?articolo 1 contiene la delega al Governo per l?attuazione delle direttive riportate negli allegati A e B, l?articolo 2 conferisce al Governo una delega legislativa biennale per l?emanazione di decreti legislativi recanti sanzioni penali ed amministrative per la violazione di precetti europei contenuti o in direttive attuate con fonti non primarie o in regolamenti dell?Unione europea direttamente applicabili.

Con particolare riferimento all?articolo 1, segnala che i principi e i criteri direttivi delle deleghe, così come i termini per il loro esercizio, sono determinati mediante rinvio alla legge n. 234 del 2012. L?articolo 31 di tale legge, in particolare, prevede che il Governo adotti i decreti legislativi di recepimento delle direttive entro i due mesi antecedenti al termine di recepimento indicato in ciascuna di esse. Per le direttive il cui termine così determinato sia già scaduto alla data di entrata in vigore della legge di delegazione europea, ovvero scada nei tre mesi successivi, il termine è entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della medesima legge. Per le direttive che non prevedono un termine di recepimento, il Governo adotta i relativi decreti legislativi entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della legge di delegazione europea. Il Governo, infine, entro ventiquattro mesi dalla data di entrata in vigore dei decreti legislativi, può adottare disposizioni integrative e correttive di ciascuno di essi.

Fa poi presente che, come specificato dal comma 3 dell?articolo 1 del disegno di legge n. 1519, gli schemi di decreti legislativi sui quali è necessario acquisire il parere delle competenti Commissioni parlamentari sono quelli relativi al recepimento delle direttive indicate nell?allegato B, nonché, qualora sia previsto il ricorso a sanzioni penali, quelli relativi alle direttive di cui all?allegato A. Sempre l?articolo 31 della legge n. 234 chiarisce che, decorsi quaranta giorni dalla data di trasmissione alle Camere dello schema di atto, i decreti possono essere emanati anche in mancanza del parere.

Rileva quindi che gli articoli da 3 a 9 del provvedimento contengono principi e criteri direttivi per il recepimento di specifiche disposizioni europee, che non riguardano materie di competenza della Commissione, mentre nell?allegato B figurano alcune direttive di specifico interesse.

Anzitutto, la direttiva 2010/13/UE (inserita nel corso dell?esame presso la Camera dei deputati) abroga e sostituisce la direttiva 89/552/CE e introduce nuove disposizioni coordinate sulla fornitura e la circolazione dei servizi di *media* audiovisivi, per facilitare il passaggio dai mercati nazionali ad un mercato comune di tali prodotti, tutelando sia la concorrenza, sia la funzione di pubblico interesse dei servizi di *media* audiovisivi.

La direttiva distingue tra servizi di radiodiffusione televisiva (servizi di *media* audiovisivi lineari), per i quali semplifica l?attuale normativa, e servizi di media audiovisivi a richiesta (servizi di *media* audiovisivi non lineari ovvero *on demand*), per i quali prevede un insieme minimo di regole comuni. In particolare, le nuove disposizioni riguardano la tutela dei minori e dei soggetti deboli, il diritto all?informazione, la promozione di opere europee e indipendenti, la comunicazione commerciale e audiovisiva, le regole e i tetti per la pubblicità televisiva e le televendite.

L'altra direttiva di interesse, la 2012/35/UE (spostata dall?Allegato A all?Allegato B nel corso dell?esame presso la Camera dei deputati), modifica la precedente direttiva 2008/106/CE in materia di requisiti minimi di formazione per la gente di mare. Le modifiche sono volte a recepire le novità introdotte dalla Conferenza di Manila del 2010 nella "Convenzione STCW" che regola tali materie a livello internazionale. Tra le altre cose, la direttiva interviene sui certificati di competenza della gente

di mare, al fine di assicurare una migliore formazione e qualificazione professionale, e detta norme per prevenire l?affaticamento del personale e l?abuso di alcol.

La direttiva 2013/38/UE, infine, modifica la direttiva 2009/16/UE che disciplina i controlli effettuabili sulle navi da parte dello Stato di approdo, in particolare per quanto riguarda il rispetto della "Convenzione sul lavoro marittimo" (CLM 2006) che ha stabilito le norme applicabili a tutti i lavoratori marittimi, indipendentemente dalla loro nazionalità e dalla bandiera della nave su cui lavorano. La Convenzione prevede che ogni nave sia soggetta al controllo quando si trovi in un porto di un altro Stato o parte contraente: la direttiva disciplina le modalità di espletamento dei suddetti controlli, al fine di verificare la piena applicazione della Convenzione.

Si sofferma quindi sul disegno di legge n. 1533, relativo alla "Legge europea 2013-*bis*". Come già rilevato, esso contiene tutte le norme, diverse dalle deleghe, necessarie ad adempiere ad obblighi europei, finalizzate a porre rimedio a casi di non corretto recepimento della normativa dell?Unione europea nell?ordinamento nazionale, laddove si è riconosciuta la fondatezza delle censure mosse dalla Commissione europea. Si tratta dunque di disposizioni che intervengono su norme vigenti nell?ordinamento nazionale, volte a risolvere casi di pre-infrazione, avviati dalla Commissione nel quadro del sistema di comunicazione EU Pilot, oppure a superare procedure di infrazione in corso.

Il provvedimento si suddivide in 40 articoli, raggruppati in 7 Capi.

I profili di interesse della Commissione si rinvengono anzitutto nel Capo IV, che detta disposizioni in materia di ambiente.

Segnala in merito l?articolo 22 (modificato in prima lettura), che riformula in più punti la disciplina relativa alla valutazione di impatto ambientale (VIA) ed alla valutazione ambientale strategica (VAS) dei progetti di opere, contenuta nella parte seconda e nei relativi allegati del decreto legislativo n. 152 del 2006 (cosiddetto Codice dell?ambiente). Ciò al fine di corrispondere alle censure avanzate dalla Commissione europea con le procedure di infrazione nn. 2009/2086 e 2013/2170, riguardanti soprattutto la non conformità al diritto comunitario delle norme nazionali che disciplinano la verifica di assoggettabilità a VIA (*screening*) dei diversi progetti.

Anzitutto, osserva che il testo dell'articolo in esame, in larga parte, riproduce sostanzialmente il testo dell'articolo 15 del decreto-legge n. 91 del 2014 (cosiddetto "decreto competitività"), il cui disegno di legge di conversione (A.S. n. 1541) è attualmente all?esame del Senato.

Per quanto riguarda il contenuto della norma, sulla base della nuova definizione di "progetto" ivi indicata, si stabilisce per tutti i lavori (sia pubblici che privati), ai fini della valutazione ambientale, che gli elaborati del progetto preliminare e del progetto definitivo siano predisposti con un livello informativo e di dettaglio almeno equivalente a quello richiesto per gli appalti e le concessioni di lavori pubblici (articolo 93, commi 3 e 4, del Codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo n. 163 del 2006).

Riguardo ai progetti sottoposti a verifica di assoggettabilità alla VIA (cosiddetta fase di *screening*), indicati nell?allegato IV del decreto legislativo n. 152 del 2006, si prevede l?emanazione di un apposito decreto del Ministro dell?ambiente volto a ridefinire i criteri e le soglie per l?assoggettamento alla procedura di *screening*, previa intesa con la Conferenza Stato-Regioni e previo parere delle Commissioni parlamentari competenti.

È poi previsto un ampliamento delle forme di pubblicità delle procedure di VIA e VAS (da effettuarsi prevalentemente attraverso il sito *web* dell?autorità competente), riguardo alle varie fasi (specie l?avviso di trasmissione della documentazione da parte del proponente) e alla pubblicazione dei diversi atti e documenti relativi al progetto.

L?articolo 22 in esame apporta infine una serie di variazioni agli allegati alla parte seconda del decreto legislativo n. 152 del 2006, che elencano i piani e i progetti sottoposti alle valutazioni ambientali nazionali e regionali. In particolare, sono ridefinite alcune tipologie di progetti da assoggettare alla VIA statale e allo *screening* di VIA.

Altre norme riguardanti la competenza della Commissione sono collocate nel Capo V, contenente

disposizioni a tutela della concorrenza.

In primo luogo, l?articolo 25 modifica la disciplina dettata dall?articolo 90, comma 8, del decreto legislativo n. 163 del 2006 (Codice dei contratti pubblici), precisando (attraverso l?inserimento di un nuovo comma 8-*bis*) che il divieto di affidare contratti pubblici agli affidatari del relativo incarico di progettazione non si applica laddove i progettisti possano dimostrare che l?esperienza acquisita nell?espletamento dell?incarico non determina un vantaggio che possa falsare la concorrenza con gli altri operatori. La disciplina vigente vieta infatti ai progettisti (nonché ai soggetti controllati, controllanti o ad essi collegati) di partecipare ai contratti pubblici per i quali abbiano svolto la relativa attività di progettazione. La Commissione europea, nell?ambito del caso EU Pilot 4680/13/MARKT, ha rilevato che questa previsione contrasta con le norme comunitarie in materia di appalti pubblici e concessioni e con i principi generali di parità di trattamento e proporzionalità derivanti dal Trattato sul funzionamento dell?Unione europea, trattandosi di una limitazione eccessiva, specialmente perché non consente a chi ha effettuato la progettazione (e in generale a chi ha svolto alcuni lavori preparatori) la possibilità di provare che l?esperienza acquisita non può falsare la concorrenza nella procedura di aggiudicazione dei contratti. Al fine di evitare l?apertura di una procedura d?infrazione, l?articolo 25 in esame accoglie quindi i rilievi della Commissione europea.

Richiama infine l?articolo 26 (inserito durante l?esame presso la Camera dei deputati), che consente, in via generale, alle imprese concorrenti, nelle gare per l?aggiudicazione di un appalto pubblico, di avvalersi della capacità di più imprese ausiliarie, al fine di raggiungere la classifica richiesta nel bando di gara (cosiddetto "avvalimento multiplo" o "plurimo").

L?articolo in esame modifica l?articolo 49, comma 6, del decreto legislativo n. 163 del 2006 (Codice dei contratti pubblici), che vieta, in via generale, la possibilità dell?avvalimento multiplo, salvo casi eccezionali che il bando di gara può ammettere in ragione dell?importo dell?appalto o della peculiarità delle prestazioni. In proposito, ricorda che la Corte di giustizia europea, con la sentenza del 10 ottobre 2013 (causa C-94/12), ha dichiarato tale norma incompatibile con il diritto comunitario, riaffermando la tutela del principio della concorrenza tra imprese negli appalti pubblici e della partecipazione delle piccole e medie imprese negli appalti.

L?articolo 26 in esame, nel consentire in via generale l?avvalimento di più imprese ausiliarie e nel sopprimere pertanto le ipotesi di ricorso solo eccezionale all?istituto, mantiene fermo per i lavori il divieto di utilizzo frazionato dei requisiti nella singola categoria di qualificazione, ossia il divieto di cumulare i requisiti tra concorrente ed impresa ausiliaria per i singoli requisiti economico-finanziari e tecnico-organizzativi di cui all?articolo 40, comma 3, lettera *b)*, del decreto legislativo n. 163 del 2006, che hanno consentito il rilascio dell?attestazione in quella categoria (cosiddetto "avvalimento frazionato").

Il senatore CIOFFI (*M5S*), con riferimento all'articolo 26 del provvedimento in esame, evidenzia che l'istituto dell'avvalimento nei contratti pubblici è stato imposto dalle normative comunitarie, ma in Italia ha dato spesso pessimi risultati, in quanto non ha consentito un'adeguata selezione delle imprese ausiliarie dell'affidatario principale. Ritiene quindi che l'Italia dovrebbe avviare una specifica iniziativa in sede comunitaria per la revisione dell'istituto.

Il senatore Maurizio ROSSI (*Misto-LC*) si riserva un approfondimento sui contenuti della direttiva 2010/13/UE sui servizi di *media* audiovisivi, inserita nell'allegato B) del disegno di legge n. 1519, in quanto introduce norme di grande rilevanza per il settore radiotelevisivo.

Il seguito dell'esame congiunto è quindi rinviato.

SUI LAVORI DELLA COMMISSIONE

Il PRESIDENTE informa che domani, mercoledì 2 luglio, alle ore 14,15, nell'ambito dell'Ufficio di Presidenza integrato dai rappresentanti dei Gruppi, si svolgerà l'audizione dell'architetto Maurizio Vitelli, direttore generale della Motorizzazione, in ordine alle problematiche derivanti dai nuovi programmi informatici per la revisione dei veicoli.

Prende atto la Commissione.

La seduta termina alle ore 16,15.

1.3.2.1.22. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 103 (pom.) del 01/10/2014

collegamento al documento su www.senato.it

LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8ª)

MERCOLEDÌ 1° OTTOBRE 2014
103ª Seduta

Presidenza del Presidente
MATTEOLI

La seduta inizia alle ore 15,15.

SUL SEGUITO DELL'ESAME CONGIUNTO DEI DISEGNI DI LEGGE NN. 1167 E 953

Il PRESIDENTE richiama il seguito dell'esame congiunto dei disegni di legge nn. 1167 e 953 sulla riforma del codice della nautica da diporto, all'ordine del giorno della seduta odierna. In proposito, segnala che tutte le Commissioni chiamate ad esprimersi in sede consultiva hanno trasmesso il prescritto parere, ad eccezione della Commissione bilancio. Poiché tale parere è essenziale per la prosecuzione dell'*iter*, propone di rinviare la trattazione dei provvedimenti, in attesa che la Commissione bilancio si esprima.

Osserva che il ritardo nell'espressione del suddetto parere, come pure quello dell'altro parere richiesto alla stessa Commissione bilancio sui disegni di legge nn. 370 e 120 sulla riforma della legislazione portuale, sta condizionando pesantemente i lavori della Commissione, impedendo di procedere nell'esame di importanti provvedimenti, da tempo attesi dagli operatori dei settori interessati.

Sottolinea che parte dei problemi sono invero legati al ritardo, da parte del Ministero dell'economia e delle finanze, nella predisposizione della relazione tecnica e dei necessari elementi informativi sui profili finanziari dei provvedimenti in esame, senza i quali anche la Commissione bilancio non può procedere per quanto di sua competenza.

Auspicando quindi che i prescritti pareri sui disegni di legge all'esame della Commissione possano essere resi in tempo utile per la prossima seduta, si riserva di adottare tutte le necessarie iniziative, anche di tipo formale, per sollecitare la Commissione bilancio e il Governo ad espletare gli adempimenti di loro competenza.

La Commissione conviene infine con la proposta del Presidente di rinviare la trattazione dei disegni di legge nn. 1167 e 953, nonché di adottare iniziative di sollecito in ordine all'espressione dei prescritti pareri.

La seduta termina alle ore 15,20.

1.3.2.1.23. 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) - Seduta n. 132 (pom.) del 24/03/2015

collegamento al documento su www.senato.it

LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8ª)

MARTEDÌ 24 MARZO 2015
132ª Seduta (pomeridiana)

Presidenza del Presidente
MATTEOLI

La seduta inizia alle ore 14,55.

SULL'ESAME DEI DISEGNI DI LEGGE NN. 370 E 120

Il senatore FILIPPI (*PD*) segnala che i competenti uffici del Governo hanno trasmesso in data odierna la relazione tecnica della Ragioneria generale dello Stato sui disegni di legge nn. 370 e 120 (di identico testo), riguardanti la riforma della legislazione portuale, dei quali egli è relatore in Commissione.

La relazione tecnica è verificata negativamente e censura per mancanza di copertura finanziaria una serie di disposizioni del testo. Ciò che appare inaccettabile è che la relazione tecnica sia giunta con grande ritardo, posto che la Commissione bilancio l'aveva richiesta il 12 giugno 2014. Stigmatizza quindi con forza l'atteggiamento ostruzionistico del Governo, sia del Ministero dell'economia e delle finanze che di quello delle infrastrutture e dei trasporti, che non avendo predisposto per tempo la relazione tecnica hanno impedito alla Commissione di procedere con l'esame dei provvedimenti.

Ricorda in proposito che il testo contenuto nei due disegni di legge era stato approvato in prima lettura dal Senato alla fine della scorsa legislatura e l'Assemblea ne aveva dichiarato l'urgenza ai sensi dell'articolo 81 del Regolamento proprio al fine di consentirne un *iter* più celere.

Per quanto riguarda le contestazioni della relazione tecnica sui profili finanziari, osserva che proprio i ritardi dovuti all'atteggiamento del Governo hanno impedito alla Commissione di approfondire tali aspetti, anche attraverso l'approvazione di specifici emendamenti che consentissero di superare gli eventuali problemi di onerosità, peraltro limitati avendo il testo in questione carattere essenzialmente ordinamentale.

Il PRESIDENTE concorda con le osservazioni del senatore Filippi e si riserva di affrontare nuovamente la questione nella prossima seduta dell'Ufficio di Presidenza, integrato dai rappresentanti dei Gruppi per valutare insieme alla Commissione le eventuali iniziative da assumere.

IN SEDE REFERENTE

(*Doc.* XXII, n. 17) **MANCONI ed altri - *Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sulle cause del disastro della nave Moby Prince***

(*Doc.* XXII, n. 14) **PETRAGLIA ed altri - *Istituzione di una Commissione parlamentare d'inchiesta sulle cause del disastro del traghetto Moby Prince***

(*Doc.* XXII, n. 18) **PAGLINI ed altri - *Istituzione di una Commissione parlamentare d'inchiesta sul disastro della nave Moby Prince***

(Seguito dell'esame congiunto e rinvio. Adozione di un testo unificato)

Prosegue l'esame congiunto, sospeso nella seduta del 28 ottobre 2014.

Il relatore FILIPPI (*PD*) riferisce alla Commissione sull'esito dei lavori del Comitato ristretto, che hanno portato alla elaborazione di una proposta di testo unificato (pubblicata in allegato) che procede a illustrare.

Nessun altro chiedendo di intervenire, il PRESIDENTE propone di adottare come testo base per il seguito dell'esame congiunto il testo unificato predisposto dal Comitato ristretto, nonché di fissare il termine per la presentazione degli emendamenti al medesimo testo, per giovedì 2 aprile alle ore 12.

La Commissione conviene con le proposte del Presidente.

Il seguito dell'esame congiunto è quindi rinviato.

(1570) ***BUEMI ed altri. - Norme per la riforma del sistema e dei criteri di nomina, trasparenza e indirizzo della RAI - Radiotelevisione Italiana SpA, nonché delega al Governo per l'adozione di un testo unico della normativa vigente in materia di RAI***

(Seguito dell'esame e rinvio)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta del 10 marzo.

Il relatore BUEMI (*Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE*) ricorda che esistono altri disegni di legge che vertono sulla medesima materia del provvedimento in esame, alcuni dei quali presentati recentemente e ancora da assegnare alla Commissione.

Rileva inoltre che il Governo ha più volte preannunciato l'intenzione di presentare un disegno di legge sulla medesima questione di riforma della Rai, ma allo stato, al di là delle varie notizie di stampa, non vi sono indicazioni ufficiali al riguardo.

Ritiene pertanto opportuno che la Commissione prosegua comunque con l'esame del disegno di legge n. 1570, abbinando altresì le altre proposte concernenti la medesima materia già depositate in Senato. Successivamente, ove il Governo presenti il suo disegno di legge in Senato, si potrà esaminarlo congiuntamente agli altri.

Il senatore CROSIO (*LN-Aut*) ritiene necessario acquisire contezza delle effettive intenzioni del Governo, trattandosi di una materia estremamente delicata, in ordine alla quale si sono registrate opinioni e interventi spesso discordi.

Rileva incidentalmente che la riforma della Rai presenta una serie di aspetti di carattere infrastrutturale su cui anche occorrerebbe fare chiarezza, alla luce delle recenti dimissioni del competente Ministro delle infrastruture e dei trasporti. Del resto, osserva che tale problema si pone per la Commissione in termini più generali, alla luce dei vari provvedimenti in materia di infrastrutture e trasporti all'esame, a cominciare dal disegno di legge n. 1678 di riforma del settore degli appalti.

Il senatore FILIPPI (*PD*) conferma l'intenzione del Governo di presentare in tempi rapidi un disegno di legge sulla riforma della Rai; sarebbe quindi a suo avviso opportuno sospendere l'esame del disegno di legge in titolo e degli altri eventualmente da abbinare, in attesa di conoscere il testo del Governo.

Per quanto concerne le osservazioni del senatore Crosio sui possibili problemi derivanti all'attività della Commissione per le recenti dimissioni del ministro Lupi, ritiene che queste non avranno effetto sui lavori e che i provvedimenti in corso di esame debbano comunque essere portati avanti, a cominciare dal disegno di legge n. 1678, sul quale la Commissione sta svolgendo un importante lavoro.

Il PRESIDENTE osserva che, per quanto concerne la riforma della Rai, si tratta di una competenza esclusiva del Ministero dello sviluppo economico e che pertanto non può essere influenzata dalle vicende di un altro Dicastero. Peraltro, ricorda che il Presidente del Consiglio dei ministri ha recentemente assunto l'*interim* del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Si dice poi perplesso in ordine alla proposta di sospensione dell'esame del disegno di legge n. 1570 avanzata dal senatore Filippi, sottolineando che la Commissione e il Parlamento hanno una loro autonomia e dovrebbero procedere indipendentemente dalle decisioni del Governo, per le quali non vi sono finora indicazioni ufficiali.

Il relatore BUEMI (*Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE*) concorda con le osservazioni del Presidente.

Il senatore FILIPPI (*PD*) precisa che il suo intervento non intendeva mettere in discussione l'autonomia della Commissione. Ritiene comunque opportuno acquisire quanto prima notizie precise circa le intenzioni del Governo sulla riforma della Rai, eventualmente attraverso un confronto con il sottosegretario Giacomelli che ha la relativa delega.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

IN SEDE CONSULTIVA SU ATTI DEL GOVERNO

Schema di decreto legislativo recante disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del regolamento (UE) n. 1177/2010, che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne (n. 149)

(Parere al Ministro per le riforme costituzionali e i rapporti con il Parlamento, ai sensi dell'articolo 2 della legge 6 agosto 2013, n. 96. Esame e rinvio)

Il relatore FILIPPI (*PD*) illustra il provvedimento in titolo, che mira ad introdurre nell?ordinamento italiano la disciplina sanzionatoria delle violazioni delle disposizioni del regolamento (UE) n. 1177/2010, entrato in vigore il 6 gennaio 2011 e che, modificando il precedente regolamento (CE) n. 2006/2004 sulla cooperazione per la tutela dei consumatori, impone una serie di obblighi a carico soprattutto dei vettori, agenti di viaggio, operatori turistici e operatori dei terminali, a tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto via mare e per acque navigabili interne.

Lo schema di decreto è stato predisposto sulla base della delega contenuta nell?articolo 2 della legge 6 agosto 2013, n. 96 (Legge di delegazione europea 2013) e, come indicato nella relazione illustrativa, mira in particolare a dare attuazione agli articoli 25 e 28 del regolamento (UE) n. 1177/2010. L?articolo 25 prevede l?individuazione, da parte di ogni Stato membro dell?Unione europea, di uno o più organismi nazionali incaricati dell?applicazione del regolamento (i cosiddetti "organismi responsabili", ciascuno dotato di particolari requisiti di indipendenza), per quanto riguarda i servizi passeggeri e le crociere da porti situati nel proprio territorio e i servizi passeggeri provenienti da un paese terzo verso tali porti. L?articolo 28 impone invece agli Stati membri la definizione del regime sanzionatorio applicabile da parte dei medesimi organismi responsabili, nei casi di inosservanza delle disposizioni del regolamento.

Osserva quindi che l?intervento normativo ricalca quelli già operati per definire la disciplina sanzionatoria per le violazioni dei diritti dei passeggeri in altri settori del trasporto, precisamente con il decreto legislativo n. 70 del 2014 per il trasporto ferroviario (in attuazione del regolamento (CE) n. 1371/2007) e con il decreto legislativo n. 169 del 2014 per il trasporto effettuato in autobus (in attuazione del regolamento (UE) n. 181/2011).

Nell?analisi di impatto della regolamentazione che accompagna lo schema di decreto, si evidenzia che i competenti organi comunitari hanno avviato la procedura d?infrazione n. 2013/2258 a carico dell?Italia per mancato rispetto dell?obbligo di notificare le misure nazionali di attuazione richieste dal regolamento (UE) n. 1177/2011, il che rende necessario, anche per questo motivo, l?adozione del suddetto provvedimento.

Passa quindi ad esaminare il contenuto dello schema in esame, che comprende 17 articoli raggruppati in tre Capi.

Relativamente al Capo I, recante disposizioni generali, l?articolo 1 individua le finalità e l?ambito di applicazione del provvedimento, mentre l?articolo 2 contiene le definizioni.

L?articolo 3, ai sensi dell?articolo 25 del regolamento (UE) n. 1177/2010, individua l?organismo nazionale responsabile dell?applicazione del regolamento nell?Autorità di regolazione dei trasporti di cui all?articolo 37 del decreto-legge n. 201 del 2011.

La relazione illustrativa sottolinea che l?Autorità di regolazione dei trasporti rispecchia pienamente i requisiti di indipendenza previsti dal citato articolo 25 del regolamento UE, secondo il quale

l?organismo responsabile deve essere indipendente da qualsiasi interesse commerciale (ossia da qualsiasi vettore, agente di viaggio, operatore turistico ed operatore dei terminali), sul piano giuridico-organizzativo, decisionale e finanziario.

L?Autorità vigila sulla corretta applicazione del regolamento, istruisce e valuta i reclami e irroga le eventuali sanzioni, potendo a tal fine acquisire atti e documenti dagli operatori interessati ed effettuare verifiche ed ispezioni. È altresì responsabile, per la materia di competenza, dell?applicazione del regolamento (CE) n. 2004/2006 sulla cooperazione per la tutela dei consumatori, e riferisce annualmente al Parlamento sull?attività esercitata.

Si prevede poi che ogni passeggero, dopo aver presentato un reclamo al vettore o all?operatore del terminale, decorsi 60 giorni dal ricevimento possa inoltrare il reclamo all?Autorità, secondo le modalità da questa stabilite. Per i servizi regolari di competenza regionale e locale, i reclami possono essere presentati anche alle competenti strutture regionali, che provvedono a trasmetterli all?Autorità con periodicità mensile.

L?articolo 4 stabilisce il procedimento per l?accertamento e l?irrogazione delle sanzioni. In particolare, richiamando le norme della legge n. 689 del 1981, si prevede un?articolata procedura di verifica dell?infrazione, con l?eventuale contraddittorio tra l?autorità e il soggetto ritenuto responsabile, che si conclude, se è accertata l?infrazione e la responsabilità, con l?applicazione delle sanzioni indicate tra il minimo e il massimo edittale. Si stabilisce infine che le somme derivanti del pagamento delle sanzioni sono riassegnate a un apposito fondo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per essere poi destinate a progetti del Ministero e alle Regioni, in misura corrispondente all?importo delle sanzioni erogate per competenza da ciascuna nel proprio territorio.

Il Capo II, relativo alle sanzioni amministrative, comprende cinque sezioni.

La sezione I detta le sanzioni in materia di contratto di trasporto, per quanto attiene all?obbligo di offrire biglietti e condizioni contrattuali non discriminatorie (articolo 5) e all?inefficacia di clausole derogatorie o restrittive degli obblighi verso i passeggeri (articolo 6).

La sezione II fissa le sanzioni per la violazione degli obblighi connessi ai diritti delle persone con disabilità o a mobilità ridotta, che comprendono: il diritto al trasporto (articolo 7); il divieto di imporre oneri aggiuntivi a causa della loro condizione (articolo 8); idonee condizioni di accessibilità e di informazione sui servizi di trasporto (articolo 9); l?assistenza nei porti e a bordo delle navi (articolo 10); la formazione del personale addetto sulla disabilità (articolo 11).

Nella sezione III sono contenute le sanzioni per la violazione dei diritti del passeggero in caso di cancellazione o di ritardo. Tali sanzioni si applicano nei confronti del vettore che non ha garantito il trasporto alternativo verso la destinazione finale a condizioni equivalenti o che non ha provveduto al rimborso (articolo 12); nei confronti del vettore o dell?operatore del terminale per non aver informato i passeggeri (in particolare quelli con disabilità o mobilità ridotta) circa le cancellazioni o i ritardi (articolo 13); e infine nei confronti del solo vettore per non aver fornito la specifica assistenza prevista in caso di cancellazione o ritardo (articolo 14).

La sezione IV individua le sanzioni in materia di informazioni e reclami, che colpiscono il vettore, l?operatore del terminale e, se del caso, l?autorità portuale per la violazione del diritto all?informazione sul viaggio e sui diritti dei passeggeri (articolo 15), e il vettore e l?operatore del terminale che non istituiscano un sistema per il trattamento dei reclami o che non forniscano le comunicazioni previste relativamente agli stessi reclami (articolo 16).

Da ultimo, nel Capo III l?articolo 17 contiene la clausola di invarianza finanziaria.

Segnala, infine, che il provvedimento è corredato della relazione tecnica e del parere della Conferenza unificata Stato-Regioni.

Fa quindi presente l'opportunità di audire sul provvedimento in esame i rappresentanti dell'Autorità di regolazione dei trasporti, che hanno peraltro già fatto pervenire una richiesta in tal senso.

Il PRESIDENTE conferma che il Presidente dell'Autorità ha già chiesto di essere audito sullo schema

di decreto in esame. Previa acquisizione delle necessarie intese, l'audizione potrebbe avere luogo già la prossima settimana, dinanzi all'Ufficio di Presidenza integrato dai rappresentanti dei Gruppi parlamentari.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

SULL'ESAME DEL DISEGNO DI LEGGE N. 1678

Il senatore PAGNONCELLI (*FI-PdL XVII*), relatore sul disegno di legge n. 1678 di recepimento delle nuove direttive europee in materia di appalti pubblici e concessioni e di riforma del codice dei contratti pubblici, osserva che le recenti inchieste giudiziarie che hanno investito il settore degli appalti impongono una riflessione da parte della Commissione circa il modo per introdurre più efficaci meccanismi di prevenzione delle forme di corruzione e malaffare in questo settore, al di là dei casi specifici. Ritiene quindi opportuno che la Commissione svolga una specifica discussione su tale questione.

Il senatore BUEMI (*Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE*) propone di ascoltare sul tema anche esponenti della Magistratura che abbiano acquisito una specifica competenza su questo tipo di inchieste.

Il senatore FILIPPI (*PD*) concorda con le considerazioni del senatore Pagnoncelli circa l'esigenza di svolgere una specifica riflessione sul tema, nell'ambito dell'esame del disegno di legge n. 1678. Si dichiara invece perplesso sulla proposta del senatore Buemi, che appare irrituale e rischierebbe di creare indebite interferenze anche rispetto alle vicende giudiziarie in corso. Viceversa, ritiene che la Commissione abbia gli strumenti per elaborare una soluzione normativa in grado di rispondere anche ai problemi posti dai recenti casi di malaffare nel settore degli appalti.

Il senatore BUEMI (*Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE*) precisa che la sua proposta non intendeva in alcun modo riferirsi a inchieste in corso, ma cercare di acquisire indicazioni da parte dei magistrati ordinari o contabili che possano essere utili al lavoro della Commissione, per rispondere a un'esigenza assai complessa dal punto di vista normativo. Rileva infatti che uno dei problemi emersi fin dall'inizio in sede di esame del disegno di legge delega è come contemperare, attraverso le norme, da un lato la richiesta di una disciplina nel settore degli appalti semplificata e flessibile, dall'altro l'esigenza di predisporre un rafforzamento delle procedure di controllo e dei vincoli contro i fenomeni di malaffare.

Il senatore FILIPPI (*PD*) osserva che su questo tema la Commissione ha sentito anche il presidente dell'Autorità nazionale anticorruzione Cantone, che ha fornito importanti indicazioni.

Il senatore SCIBONA (*M5S*) esprime anch'egli perplessità circa l'opportunità di ascoltare esponenti della Magistratura in merito ai temi emersi. Ritiene invece opportuno che la Commissione possa audire alcuni dei nuovi dirigenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che hanno preso il

posto di quelli indagati.

Il PRESIDENTE condivide l'osservazione del senatore Filippi, segnalando che alcune delle proposte avanzate dal dottor Cantone, in sé certamente apprezzabili, avranno comunque bisogno di una attenta trasposizione legislativa. Ritiene comunque opportuno riprendere l'argomento in altra sede per una migliore valutazione.

POSTICIPAZIONE DELLA SEDUTA NOTTURNA

Il PRESIDENTE avverte che, in relazione all'andamento dei lavori dell'Assemblea, la seduta notturna già convocata alle ore 20, è posticipata alle ore 20,45.

La Commissione prende atto.

La seduta termina alle ore 15,45.

TESTO UNIFICATO ADOTTATO DALLA COMMISSIONE PER I DOC. XXII nn. 17,14 e 18

NT

La Commissione

Art. 1.

(Istituzione e competenze della Commissione)

1. Ai sensi dell'articolo 82 della Costituzione è istituita una Commissione parlamentare di inchiesta sulle cause del disastro della nave Moby Prince, di seguito denominata «Commissione», con il compito di:

a) chiarire i tempi di sopravvivenza minimi e massimi delle vittime del Moby Prince, alla luce dei dati tossicologici campionati, attraverso il riesame della documentazione medico-legale prodotta dai consulenti tecnici chiamati in dibattimento, opportunamente integrata con la documentazione fotografica e video realizzata all'interno del traghetto nel corso dei primi sopralluoghi e mai portata all'attenzione della magistratura, compresa quella eventualmente non ancora esaminata in possesso sia di autorità civili che militari;

b) accertare le cause della collisione del traghetto Moby Prince con la petroliera Agip Abruzzo, avvenuta il 10 aprile 1991 nel porto di Livorno;

c) accertare, in particolare:

1) l'esatta posizione in cui la petroliera aveva dato ancoraggio e l'effettivo orientamento della prua;

2) la rotta del Moby Prince e la rotta di collisione;

3) il ruolo del personale Agip Abruzzo nell'immediatezza della collisione e successivamente;

4) quali siano gli eventi che si verificarono a bordo della petroliera Agip Abruzzo antecedentemente alla collisione, nonché quale fosse il carico effettivamente trasportato dalla stessa;

5)le condizioni di armamento delle navi Moby Prince e Agip Abruzzo, sia sotto il profilo della corrispondenza dell'organizzazione di bordo sia delle regole di condotta nautica abitualmente seguite;

6) lo stato di efficienza delle dotazioni di sicurezza di bordo, nonché le cause e le responsabilità dell'inefficacia dei soccorsi;

7) le reali motivazioni sottese alle indagini e al successivo proscioglimento dell'armatore Onorato, verificando altresì gli eventuali episodi di manomissione commessi nell'immediatezza dei fatti e nei periodi successivi, ad opera di personale della Compagnia Nav.Ar.Ma. ovvero di ignoti;

8) le eventuali responsabilità relative a depistaggi od occultamenti di elementi utili allo svolgimento dell'accertamento dei fatti;

9) il ruolo attivo o passivo delle navi ancorate in rada la notte della collisione, per il quale la Commissione può procedere alla richiesta formale della documentazione sulla vicenda in possesso di organismi civili e militari, italiani e stranieri, anche di tipo video, fotografico o satellitare.

2. La Commissione conclude i propri lavori entro due anni dalla sua costituzione e presenta al Senato una relazione sull'attività svolta e sui risultati dell'inchiesta. Sono ammesse relazioni di minoranza. Il Presidente della Commissione presenta al Senato, ogni sei mesi, una relazione sullo stato dei lavori.

Art. 2.
(Composizione della Commissione)

1. La Commissione è composta da venti senatori, scelti dal Presidente del Senato in proporzione al numero dei componenti i gruppi parlamentari, assicurando comunque la presenza di un rappresentante per ciascun gruppo.

2. Il Presidente del Senato nomina il presidente scegliendolo al di fuori dei predetti componenti e convoca la Commissione affinché proceda all'elezione di due vice presidenti e di due segretari.

Art. 3.
(Attività di indagine)

1. La Commissione procede alle indagini e agli esami con gli stessi poteri e le medesime limitazioni dell'autorità giudiziaria. Per le audizioni a testimonianza rese davanti alla Commissione si applicano le disposizioni di cui agli articoli da 366 a 384-*bis* del codice penale.

2. Alla Commissione, limitatamente all'oggetto delle indagini di sua competenza, non può essere opposto il segreto d'ufficio né il segreto professionale o quello bancario, fatta eccezione per il segreto tra difensore e parte processuale nell'ambito del mandato. Per il segreto di Stato si applica quanto previsto dalla legge 3 agosto 2007, n. 124. Quando gli atti o i documenti siano stati assoggettati al vincolo del segreto funzionale da parte delle competenti Commissioni parlamentari di inchiesta, detto segreto non può essere opposto alla Commissione di cui all'articolo 1.

Art. 4.
(Richiesta di atti e documenti)

1. La Commissione può ottenere, anche in deroga a quanto stabilito dall'articolo 329 del codice di procedura penale, copie di atti o documenti relativi a procedimenti o inchieste in corso presso l'autorità giudiziaria o altri organi inquirenti. L'autorità giudiziaria provvede tempestivamente e può ritardare,

con decreto motivato solo per ragioni di natura istruttoria, la trasmissione di copie degli atti e documenti richiesti. Il decreto ha efficacia per trenta giorni e può essere rinnovato. Quando tali ragioni vengono meno, l'autorità giudiziaria provvede senza ritardo a trasmettere quanto richiesto. L'autorità giudiziaria può trasmettere copie di atti e documenti anche di propria iniziativa.

2. La Commissione stabilisce quali atti e documenti non devono essere divulgati, anche in relazione ad esigenze attinenti ad altre istruttorie o inchieste in corso. Devono comunque essere coperti dal segreto i nomi, gli atti e i documenti attinenti a procedimenti giudiziari nella fase delle indagini preliminari.

Art. 5.
(Obbligo del segreto)

1. I componenti la Commissione, i funzionari e il personale addetti alla Commissione stessa, ed ogni altra persona che collabora con essa o compie o concorre a compiere atti d'inchiesta oppure ne viene a conoscenza per ragioni d'ufficio o di servizio, sono obbligati al segreto, anche dopo la cessazione dell'incarico, per tutto quanto riguarda gli atti e i documenti, acquisiti al procedimento d'inchiesta, di cui all'articolo 4, comma 2.

2. Salvo che il fatto costituisca più grave reato, la violazione dell'obbligo di cui al comma 1 è punita a norma dell'articolo 326 del codice penale.

3. La stessa pena di cui al comma 2 si applica, salvo che il fatto costituisca più grave reato, a chiunque diffonde, in tutto o in parte, notizie, deposizioni, atti o documenti del procedimento d'inchiesta dei quali sia stata vietata la divulgazione.

Art. 6.
(Organizzazione interna)

1. L'attività e il funzionamento della Commissione sono disciplinati da un regolamento interno approvato dalla Commissione stessa prima dell'inizio dei lavori. Ciascun componente può proporre modifiche al regolamento stesso.

2. Tutte le volte che lo ritenga opportuno la Commissione può riunirsi in seduta segreta.

3. La Commissione può avvalersi dell'opera di agenti e ufficiali di polizia giudiziaria, nonché di tutte le collaborazioni ritenute opportune.
4. Per l'espletamento dei propri compiti la Commissione fruisce di personale, locali e strumenti operativi messi a disposizione dal Presidente del Senato.

5. Le spese per il funzionamento della Commissione sono stabilite nel limite massimo di 30.000 euro su base annua e sono poste a carico del bilancio interno del Senato.

1.4. Trattazione in consultiva

1.4.1. Sedute

collegamento al documento su www.senato.it

Disegni di legge
Atto Senato n. 120
XVII Legislatura

Riforma della legislazione in materia portuale
Titolo breve: *riforma legislazione portuale*

Trattazione in consultiva

Sedute di Commissioni consultive

Seduta	Attività
4ª Commissione permanente (Difesa)	
N. 5 (ant.) 24 luglio 2013 **Sottocomm. pareri**	Esito: **Rimesso alla commissione** Congiunzione di S.370 Parere destinato alla Commissione **8ª (Lavori pubblici, comunicazioni)**
N. 19 (ant.) 4 settembre 2013	Esito: Favorevole con osservazioni
5ª Commissione permanente (Bilancio) (sui lavori della Commissione)	
N. 235 (pom.) 18 giugno 2014	Discusso congiuntamente: S.370
N. 285 (ant.) 2 ottobre 2014	
6ª Commissione permanente (Finanze e tesoro)	

N. 74 (pom.) 11 febbraio 2014	Esito: **Esame e rinvio** Discusso congiuntamente: S.370 Parere destinato alla Commissione **8ª (Lavori pubblici, comunicazioni)**
N. 76 (ant.) 13 febbraio 2014	Esito: Favorevole con osservazioni
14ª Commissione permanente (Politiche dell'Unione europea)	
N. 44 (pom.) 11 febbraio 2014	Esito: Non ostativo con osservazioni Discusso congiuntamente: S.370 Parere destinato alla Commissione **8ª (Lavori pubblici, comunicazioni)**
Commissione parlamentare questioni regionali	
8 gennaio 2014 (ant.)	Esito: **Esame e rinvio** Discusso congiuntamente: S.370 Parere destinato alla Commissione **8ª (Lavori pubblici, comunicazioni)**
15 gennaio 2014 (ant.)	Esito: **Rinvio**
22 gennaio 2014 (ant.)	Esito: Favorevole con condizioni

1.4.2. Resoconti sommari

1.4.2.1. 4^ Commissione permanente (Difesa)

1.4.2.1.1. 4ªCommissione permanente (Difesa) - Seduta n. 5 (ant., Sottocomm. pareri) del 24/07/2013

collegamento al documento su www.senato.it

DIFESA (4ª)
Sottocommissione per i pareri

MERCOLEDÌ 24 LUGLIO 2013
5ª Seduta

Presidenza del Presidente
LATORRE

Interviene il sottosegretario di Stato per la difesa Gioacchino Alfano.

Orario: dalle ore 8,50 alle ore 9

La Sottocommissione ha adottato le seguenti deliberazioni per i provvedimenti deferiti:

alla 2a Commissione:

(14) ***MANCONI e CORSINI. - Disciplina delle unioni civili***: seguito e conclusione dell?esame. Parere favorevole con raccomandazione;

alla 8a Commissione:

(120) ***D'ALI' e GIBIINO. - Riforma della legislazione in materia portuale***
(370) ***FILIPPI ed altri.- Riforma della legislazione in materia portuale***: rimessione alla sede plenaria;

alle Commissioni 1a e 2a riunite:

(273) ***ZANETTIN ed altri. - Disposizioni in materia di ineleggibilità e di incompatibilità dei magistrati***: seguito e conclusione dell?esame. Parere favorevole;

(394) ***CASSON ed altri. - Disposizioni in materia di candidabilità, eleggibilità e ricollocamento dei magistrati in occasione di elezioni politiche e amministrative e in relazione alla assunzione di incarichi di governo nazionali e territoriali***: seguito e conclusione dell?esame. Parere favorevole.

1.4.2.1.2. 4ªCommissione permanente (Difesa) - Seduta n. 19 (ant.) del 04/09/2013

collegamento al documento su www.senato.it

DIFESA (4ª)

MERCOLEDÌ 4 SETTEMBRE 2013
19ª Seduta

Presidenza del Vice Presidente
CONTI

Interviene il sottosegretario di Stato per la difesa Gioacchino Alfano.

La seduta inizia alle ore 9,30.

PROCEDURE INFORMATIVE

Interrogazioni

Il sottosegretario ALFANO risponde all'interrogazione n. 3-00194, a firma del senatore Marton e di altri e relativa alla gestione della caserme ed alla dotazione degli armamenti.

In particolare, il rappresentante del Governo precisa subito che, per quanto attiene i sistemi d'arma in dotazione all'Esercito, risultano: 1191 carri armati, di cui 605 "Leopard" (anche se per l'intera linea è stato disposto il "fuori servizio", 389 "Centauro" e 197 "Ariete" (47 di questi mezzi saranno però dismessi entro il 2018), 2979 veicoli corazzati da combattimento (in particolare, è stato disposto il "fuori servizio" per tutti i 381 M113 e per un "6614G", mentre restano in servizio 553 "VCC1", 1207 "VCC2", 367 "Puma", 198 "Dardo" e 119 "Freccia"), 1454 artiglierie (in particolare, è stato disposto il "fuori servizio" e si è in attesa del decreto di alienazione per 684 mortai "Brandt", 210 dei 256 obici "M109" saranno dismessi entro il 2018 mentre rimane inalterata la linea dei 68 "PzH 2000"), e 163 elicotteri (suddivisi in 18 "AB212", 22 "AB412", 27 "AB206R", 17 "AB109R", 59 "AB205" e 20 "NH90").

Relativamente, quindi, ai sistemi d'arma in dotazione alla Marina, osserva che risultano 60 navi da guerra (una portaerei, 4 unità anfibie, 4 cacciatorpediniere, 11 fregate, 3 rifornitrici, 6 corvette, 10

pattugliatori, 10 cacciamine, 3 navi idrografiche, 6 sommergibili, un supporto subacqueo ed una unità per ricerca elettronica), 49 elicotteri (suddivisi in 22 "EH101", 22 "AB212" e 5 "SH90"), 46 veicoli corazzati (di cui 4 "Arisgator", 18 "AAV7" e 24 "VCC2"), e 14 artiglierie (suddivise in 6 mortai da 120 millimetri di calibro e 8 mortai da 81 millimetri).

Infine, per quanto concerne i sistemi d'arma in dotazione all'Aeronautica, precisa che essi constano di 62 velivoli *Eurofighter 2000*, 84 "Tornado" (sia nella versione IDS che ECR), 102 "AMX", 4 *Atlantic*, 21 "C130", 22 "C27-J", 103 "MB339", 30 "T260B", 4 "KC-767", 17 "VC-180A", 2 "F-50", 5 "F-900", 3 "A-319J", 20 "U-208°" e 12 alianti. Figurano anche 8 velivoli senza pilota: 4 "*Predator* A+" (il programma prevede un totale di 6 macchine), e 4 "*Predator* B" (il programma prevedeva l'acquisizione di 6 velivoli ma due sono stati perduti nei teatri operativi). Da ultimo, vi sono anche mezzi ad ala rotante suddivisi in 10 "HH-3F" (di cui è stato disposto il "fuori servizio"), 13 "HH-139", 22 "AB212" e 40 "TH-500B".

Dopo aver dato conto delle strutture (tra caserme, arsenali ed aeroporti), pienamente operative, procede quindi alla disamina della situazione relativa all'Arma dei carabinieri, rilevando innanzitutto che, per l'assolvimento delle proprie funzioni militari e di polizia il predetto Corpo armato dispone di 4883 caserme, di cui 3859 di proprietà privata, 96 del demanio civile e 78 del demanio militare. Le procedure di dismissione in corso hanno interessato, relativamente alle funzioni di polizia, nel biennio 2011-2012 e a seguito di ridislocazioni e accorpamenti, 42 immobili, con un risparmio nei successivi esercizi finanziari di 1,8 milioni di euro per canoni di locazione non più corrisposti, mentre nell'anno in corso verranno rilasciate, per identiche motivazioni, ulteriori 31 sedi con un risparmio di circa 684.000 euro. Inoltre, in relazione alle funzioni militari, è in corso di alienazione all'Esercito una caserma del distretto militare già sede della soppressa Scuola allievi di Fossano, mentre dal prossimo 31 dicembre sarà reso disponibile alla Difesa anche il sedime addestrativo della Scuola marescialli e brigadieri di Firenze,

Sempre con riferimento all'Arma dei carabinieri, il rappresentante del Governo dà conto anche della consistenza numerica degli aeromobili e delle motovedette operativi. In particolare, risultano in dotazione 19 elicotteri "A109" e 31 "AB412" un aereo Piaggio "P180 Avanti II" e, per quanto attiene alle motovedette, 23 "Classe 800", una "Classe 600", 9 "Classe 100", due "Classe T100", 5 "Classe N700", 15 "Classe 200" e 15 "Classe 300".

Replica il senatore MARTON (*M5S*), lamentando mancati dettagli in ordine alle dotazioni missilistiche e dichiarandosi pertanto solo parzialmente soddisfatto dei chiarimenti ricevuti.

Il sottosegretario ALFANO risponde quindi all'interrogazione n. 3-00289, a firma della senatrice Di Giorgi e relativa all'Istituto geografico militare, sottolineando, in premessa ed in merito alla risoluzione citata nell'atto di sindacato ispettivo, che i presentatori delle risoluzioni n. 7-00833 (onorevole Bosi), n. 7-00845 (onorevole Rugghia) e n. 7-00935 (onorevole Mazzoni), in data 18 luglio 2012 dinanzi alla IV Commissione difesa della Camera dei deputati avevano concordato la formulazione di un testo unitario di risoluzione, approvato all'unanimità dalla Commissione stessa proprio con il numero 8-00195. Il testo unificato delle risoluzioni in parola, su cui il rappresentante del Governo *pro-tempore* aveva espresso parere favorevole, impegnava, tra l'altro, l'Esecutivo "ad adottare misure utili a realizzare una riorganizzazione dell'Istituto Geografico militare che, in considerazione del processo di revisione dello strumento militare in atto in ambito difesa, assicuri la salvaguardia e la piena valorizzazione delle alte specializzazioni di cui dispone, di efficiente utilizzo delle risorse finanziarie e di ottimizzazione delle competenze e delle professionalità presenti".

Esaurita la premessa, rileva quindi che la riorganizzazione dell'Istituto geografico militare si inquadra nel più ampio progetto di realizzazione ed efficientamento dello strumento militare e, in particolare, dell'assetto territoriale di Forza armata. Il provvedimento, peraltro, è connesso con la soppressione del Comando militare Esercito Toscana e del dipendente Centro documentale di Firenze, le cui funzioni e competenze confluiranno nel riorganizzato Istituto.

L'Istituto geografico, oltre a continuare a svolgere le attribuzioni nel settore geocartografico e topografico, acquisirà quindi anche competenze "'territoriali" (presidio, demanio e servitù militari, concessione degli alloggi, reclutamento e forze di completamento, promozione dei reclutamenti, gestione musei e basi logistiche, gestione archivi e documentale), di cui prima erano titolari i citati enti di cui si prevede la soppressione, con una oggettiva valorizzazione dell'Istituto stesso.

Le nuove tabelle organiche, pertanto, prevedono una configurazione dell'Istituto su due filiere, una geotopocartografica e l'altra territoriale. I due settori condividono, in via esclusiva, la componente di supporto per la gestione delle tematiche di carattere generale (personale, sicurezza, logistica e amministrazione), mantenendo così peculiarità e le competenze distinte, proprio al fine di salvaguardare le professionalità presenti negli enti in via di soppressione. Il concetto di valorizzazione dell'Istituto è peraltro intrinseco in tale riconfigurazione dell'Ente in quanto assicura che, in un generale quadro di riduzione di strutture e di risorse umane, le elevatissime professionalità a connotazione tecnico-specialistica siano dedicate alle sole attività geografiche propriamente dette (senza essere distolte in mansioni di carattere generale).

Conclude assicurando che, nell'ambito del processo di revisione dello strumento militare in atto, saranno adeguatamente valorizzate le alte specializzazioni di cui l'Istituto dispone, unitamente ad un più efficiente utilizzo delle risorse finanziarie e ad un'ottimizzazione delle professionalità esistenti, coerentemente agli impegni assunti dinanzi alla Commissione difesa della Camera dei deputati, con l'atto unitario di indirizzo votato ed approvato dalla Commissione stessa.

Replica la senatrice DI GIORGI (*PD*), sottolineando i positivi riflessi della presenza dell'Istituto sulla realtà sociale ed economica di Firenze (avvalorata anche da profonde collaborazioni tecniche con la comunità scientifica territoriale), ed auspicando che le pur necessarie esigenze di riorganizzazione della Difesa non compromettano l'efficienza di questa importante realtà.

L'oratrice osserva, inoltre, che la soppressione dei ruoli dirigenziali civili all'interno dell'Ente desta notevole preoccupazione, dato che potrebbe incidere negativamente sul ruolo e sull'immagine professionale del personale (in gran maggioranza civile).

Conclude dichiarandosi parzialmente soddisfatta delle delucidazioni ricevute.

IN SEDE CONSULTIVA

(120) ***D'ALI' e GIBIINO. - Riforma della legislazione in materia portuale***
(370) ***FILIPPI ed altri. - Riforma della legislazione in materia portuale***
(Parere alla 8ª Commissione. Esame congiunto. Parere favorevole con osservazioni)

Introduce l'esame il relatore VATTUONE (*PD*), rilevando che i disegni di legge, di contenuto identico, riportano il testo unificato dei disegni di legge nn. 143, 263, 754 e 2403 della scorsa legislatura, recante riforma della legislazione in materia portuale, elaborato dal comitato ristretto, composto in seno all'8ª Commissione e approvato in prima lettura dall'Aula del Senato il 12 settembre 2012. Il provvedimento non poté infatti giungere all'approvazione definitiva causa la fine della legislatura stessa.

L'oratore sottolinea quindi la particolare valenza dei disegni di legge, che si propongono di

valorizzare strutture, quelle portuali, fondamentali per lo sviluppo del tessuto economico del Paese.

Per quanto attiene ai profili di competenza della Commissione, osserva quindi che essi si ravvisano nell'articolo 2 del provvedimento, che sostituisce l'articolo 4 della legge n. 84 del 1994, n. 84. In particolare, la nuova norma prevede una nuova classificazione dei porti in tre categorie (di cui la prima ricomprende i porti, o specifiche aree portuali, finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato), e che anche nelle strutture portuali di terza categoria (porti di rilevanza economica regionale e interregionale), possono essere individuate specifiche aree finalizzate alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato con decreto del Ministro della difesa, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentite la competente regione e l'autorità marittima.

Con riferimento a tale, ultimo aspetto, la stessa norma prescrive che, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentite la regione e l'autorità marittima, possono essere individuate specifiche aree finalizzate al controllo del traffico marittimo e alle esigenze del Corpo delle capitanerie di porto, delle Forze dell'ordine e dei Vigili del fuoco, e che le aree finalizzate alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato e al controllo del traffico marittimo e alle esigenze del Corpo delle capitanerie di porto, delle Forze dell'ordine e dei Vigili del fuoco sono amministrate, in via esclusiva, dallo Stato.

Il sottosegretario ALFANO, nel prendere atto che i provvedimenti recepiscono l'esigenza di superare, sul punto, una legislazione ormai inadeguata e vetusta, sottolinea la necessità di chiarire l'individuazione delle aree finalizzate alla difesa, di coinvolgere preventivamente la Difesa nelle pianificazioni portuali, di garantire un efficace coordinamento delle esigenze della Difesa nazionale nella redazione dei piani regolatori (con la previsione di un rappresentante della Difesa nei comitati portuali delle strutture ove coesistono esigenze militari e civili), e di riconoscere all'autorità marittima la possibilità di disporre l'ormeggio temporaneo di unità militari presso le banchine commerciali, in caso di particolari e comprovate esigenze.

Il relatore VATTUONE (*PD*), considerati i rilievi formulati dal sottosegretario, propone quindi alla Commissione uno schema di parere favorevole con osservazioni (*pubblicato in allegato*).

Sul predetto schema di parere, si esprime positivamente, a nome del Gruppo di appartenenza, il senatore ALBERTINI (*SCpI*).

Avviso favorevole, a nome della propria parte politica, è dato anche dal senatore PEGORER (*PD*), che sottolinea la valenza strategica dei provvedimenti soprattutto per quanto attiene alla classificazione delle strutture portuali.

Interviene da ultimo, sempre per esprimere avviso favorevole a nome del Gruppo di appartenenza, il senatore ALICATA (*PdL*).

Poiché nessun altro chiede di intervenire, il presidente CONTI, previa verifica del numero legale, pone in votazione lo schema di parere predisposto dal relatore, che risulta approvato.

IN SEDE REFERENTE

(615) ***CARDIELLO ed altri. - Modifiche al codice dell'ordinamento militare, di cui al decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, in materia di abbassamento dei limiti di altezza per l'ammissione ai concorsi per il reclutamento nelle Forze armate***

(733) ***AMATI ed altri. - Modifica all'articolo 635 del codice dell'ordinamento militare, di cui al decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, e altre disposizioni in materia di parametri fisici per l'ammissione ai concorsi per il reclutamento nelle Forze armate, nelle Forze di polizia e nel Corpo nazionale dei vigili del fuoco***

(Seguito dell'esame congiunto e rinvio)

Riprende l?esame congiunto, sospeso nella seduta del 31 luglio scorso.

Il presidente CONTI informa la Commissione che alla scadenza del termine, fissato per lo scorso 2 agosto, alle ore 12, non risultano presentati emendamenti ed ordini del giorno al disegno di legge n. 733, assunto lo scorso 31 luglio a base per il prosieguo dei lavori.

Dà quindi conto dei pareri, dal tenore non ostativo, formulati, con riferimento al predetto disegno di legge, dalle Commissioni consultate.

Si apre un dibattito sull'ordine dei lavori.

Il sottosegretario ALFANO, nel prendere atto dell'indirizzo favorevole maturato in ambito parlamentare dà conto delle problematicità sollevate sul provvedimento dalle Forze armate, osservando che, stante quanto precede, il Governo si rimetterà alla Commissione per ogni decisione di merito.

Andrebbero inoltre approfonditi anche gli effetti sulle procedure di reclutamento nella Polizia di Stato e nei Vigili del fuoco.

La relatrice AMATI (*PD*) non concorda con le problematicità riferite dal rappresentante del Governo, sottolineando le forti aspettative sottese ai provvedimenti e la conseguente necessità di pervenire quanto prima alla loro approvazione, anche a tutela della buona immagine dell'operatività del Parlamento.

Per quanto attiene ad eventuali riflessi sulle procedure di reclutamento nelle Forze di polizia ad ordinamento civile e nei Vigili del fuoco, osserva inoltre che il tenore del parere espresso dalla Commissione Affari costituzionali dovrebbe superare eventuali dubbi residui.

Il senatore ALBERTINI (*SCpI*), richiamando quanto da lui già osservato in precedenti interventi, ribadisce il proprio avviso favorevole sui disegni di legge, rimarcando la necessità di valorizzare, all'interno delle procedure di reclutamento, criteri di selezione sostanziali e qualitativi.

Ad avviso del senatore MARTON (*M5S*), gli attuali limiti di altezza appaiono del tutto ingiustificati e pertanto i disegni di legge non possono che essere valutati favorevolmente.

Nel ribadire l'avviso favorevole della propria parte politica sui disegni di legge, il senatore ALICATA (*PdL*) osserva che si potrebbe rinviare di una settimana la votazione finale sul

provvedimento, onde poter valutare in maniera approfondita quanto rappresentato dal sottosegretario.

Il senatore VATTUONE (*PD*) si pronuncia, a nome del Gruppo di appartenenza, in senso convintamente favorevole sui provvedimenti.

Il sottosegretario ALFANO ricorda che il Governo si è confrontato in maniera molto aperta con i vertici delle Forze armate sul tema, precisando che la posizione di questi non si riassume in una contrarietà di principio. Si trattava, invece, di una preoccupazione originata dal fatto che da un lato gli attuali criteri consentono di semplificare notevolmente le procedure di reclutamento e dall'altro le novità introdotte dai disegni di legge potrebbero dar luogo ad un aumento del numero dei contenziosi.

Inoltre, qualora i provvedimenti fossero approvati, i vertici della Difesa non potrebbero far altro che adeguarsi alla nuova legislazione, ponendo senz'altro in essere le opportune implementazioni a livello amministrativo.

La relatrice AMATI (*PD*), preso atto dei rilievi emersi nel corso del dibattito, ribadisce l'opportunità di concludere quanto prima l'*iter* dei provvedimenti.

Il seguito dell?esame congiunto è quindi rinviato.

SCONVOCAZIONE DELL'ODIERNA SEDUTA POMERIDIANA

Il presidente CONTI, apprezzate le circostanze, propone di sconvocare l'odierna seduta pomeridiana, prevista per le ore 16.

La Commissione conviene.

La seduta termina alle ore 10,35.

**PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE
SUI DISEGNI DI LEGGE NN. 120 E 370**

La Commissione difesa,

esaminati congiuntamente i disegni di legge in titolo, esprime, per quanto di competenza,

parere favorevole con le seguenti osservazioni:

appare opportuno chiarire l'individuazione delle specifiche aeree portuali finalizzate alla difesa e sicurezza dello Stato;

sarebbe necessario adeguare l'obsoleta normativa in materia di gestione dei segnalamenti marittimi (Servizio dei fari);

risulterebbe opportuno garantire un più efficace coordinamento delle esigenze di difesa nazionale nella redazione dei piani regolatori, prevedendo la presenza di un rappresentante della difesa nei Comitati portuali dei porti ove coesistono porti militari e porti civili;

appare infine opportuno riconoscere espressamente all'Autorità marittima la possibilità di disporre l'ormeggio temporaneo di unità militari presso banchine commerciali, nel caso di particolari e motivate esigenze.

1.4.2.2. 5^ Commissione permanente (Bilancio)

1.4.2.2.1. 5ªCommissione permanente (Bilancio) - Seduta n. 235 (pom.) del 18/06/2014

collegamento al documento su www.senato.it

BILANCIO (5ª)

MERCOLEDÌ 18 GIUGNO 2014
235ª Seduta (pomeridiana)

Presidenza della Vice Presidente
LEZZI
indi del Presidente
AZZOLLINI

Interviene il sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri Pizzetti.

La seduta inizia alle ore 15,15.

IN SEDE CONSULTIVA

(1326) ***Disciplina generale sulla cooperazione internazionale per lo sviluppo***
(Parere alla 3a Commissione sugli emendamenti. Seguito e conclusione dell'esame. Parere in parte non ostativo, in parte contrario, in parte contrario, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, e in parte condizionato, ai sensi della medesima norma costituzionale)

Prosegue l'esame, sospeso nell'odierna seduta antimeridiana.

La presidente LEZZI ricorda che restano da esaminare alcuni emendamenti su cui è necessario un approfondimento accessorio, a partire dalla proposta 4.100.

Il sottosegretario PIZZETTI osserva come tale emendamento debba essere valutato unitamente agli emendamenti 19.3 e 19.3 (testo 2) che ridisegnano l'assetto organizzativo e i rapporti intercorrenti tra la direzione generale per la cooperazione del Ministero degli esteri e l'istituenda Agenzia per la cooperazione.

La PRESIDENTE osserva come la parte problematica degli emendamenti 19.3 e 19.3 (testo 2) consista nella possibilità di avvalersi di enti indipendenti di valutazione esterna e propone, quindi, l'espunzione della relativa previsione. In merito poi alla proposta 4.100, suggerisce l'espressione di un parere di semplice contrarietà.

Il sottosegretario PIZZETTI esprime, poi, un avviso di nulla osta sull'emendamento 16.9.

La PRESIDENTE ritiene, tuttavia, opportuno che su tale proposta, unitamente alle analoghe 16.42 e 16.43, venga formulato un parere di nulla osta condizionato all'inserimento di una specifica clausola di invarianza finanziaria.

Il sottosegretario PIZZETTI concorda con tale proposta e rappresenta la necessità di inserire una clausola di neutralità finanziaria anche negli emendamenti 16.11, 16.15, 16.38 e 23.2.

Esprime, poi, un avviso contrario sull'emendamento 16.20, in quanto determina una carenza di copertura finanziaria, nonché sulla proposta 16.25, che deroga a disposizioni sulla contabilità pubblica.

Invece, formula un avviso di nulla osta sulle proposte 16.29 e 16.32

La presidente LEZZI rileva, tuttavia, la criticità degli emendamenti 16.29 e 16.32, che sopprimono l'autorizzazione del comitato congiunto, comprensivo di rappresentanti del Ministero dell'economia e delle finanze, ai fini dell'istituzione e della soppressione di sedi estere dell'Agenzia.

Il rappresentante del GOVERNO formula, quindi, un avviso contrario sugli emendamenti 16.47, 16.49, 16.54 e 17.2.

La PRESIDENTE concorda con tale valutazione, rilevando che sull'emendamento 17.2 è preferibile limitarsi ad un parere di semplice contrarietà, dal momento che esso si limita a conferire all'Agenzia per la cooperazione un grado di autonomia organizzativa, regolamentare, amministrativa e patrimoniale, senza, quindi, determinare maggiori oneri.

Il senatore URAS (*Misto-SEL*) rileva come l'emendamento 17.2 non comporti alcun tipo di onere, limitandosi per l'appunto a specificare il livello di autonomia dell'Agenzia per la cooperazione.

Il rappresentante del GOVERNO esprime, poi, parere contrario sull'emendamento 18.5 (testo 2), nonché sulle proposte 20.5 e 20.0.1, in quanto foriere di maggiori oneri.

Sull'emendamento 23.2 propone, invece, l'inserimento di una clausola di invarianza finanziaria, altresì esprime il proprio assenso sulla proposta 24.0.1.

Il presidente AZZOLLINI concorda con l'inserimento di una clausola di invarianza nell'emendamento 23.2 e propone poi la formulazione di un parere di semplice contrarietà sugli emendamenti 25.3 e 25.7.

Successivamente, il sottosegretario PIZZETTI esprime parere contrario, stante la loro onerosità, sugli emendamenti 25.4, 25.5 e 25.6.

In merito all'emendamento 25.1, concorda con l'indicazione della Commissione di prevedere espressamente che lo *status* di cooperante non determini alcun diritto lavoristico né la pretesa di versamenti fiscali o contributivi a carico della parte pubblica.

Infine, reputa necessaria la relazione tecnica sulle proposte 25.2 e 26.2.

Il senatore SPOSETTI (*PD*) esprime perplessità sulla costruzione della copertura relativa al testo del provvedimento e contenuta nell'articolo 31 del disegno di legge, osservando come non risulti del tutto evidente la distinzione tra oneri connessi a spese di investimento e oneri derivanti da spese per il personale.

Il presidente AZZOLLINI fornisce alcuni chiarimenti sulle modalità di copertura e sulla relativa modulazione temporale.

Alla luce del dibattito svoltosi, la relatrice CHIAVAROLI (*NCD*) propone, pertanto, l'approvazione di un parere del seguente tenore: "La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminati gli emendamenti relativi al disegno di legge in titolo, esprime, per quanto di propria competenza, parere contrario, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, sulle proposte 16.20, 16.25, 16.29, 16.32, 16.47, 16.49, 16.54, 18.4, 18.5 (testo 2), 20.5, 20.0.1, 25.4, 25.5, 25.6, 25.2 e 26.2.

Esprime, altresì, parere di semplice contrarietà sulle proposte 4.100, 17.2, 24.0.1, 25.3 e 25.7.

Sugli emendamenti 16.9, 16.42 e 16.43, il parere non ostativo è condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, all'inserimento, al capoverso 9-*bis*, dopo la parola: "può" delle seguenti: ", nei limiti delle risorse finanziarie a disposizione e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, ".

Sugli emendamenti 16.11, 16.15, 16.38 e 23.2, il parere non ostativo è condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, all'inserimento di una apposita clausola d'invarianza finanziaria.

Sugli emendamenti 19.3 e 19.3 (testo 2), il parere non ostativo è condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, alla soppressione, alla fine del comma 2, delle seguenti parole: ", anche avvalendosi di enti indipendenti di valutazione esterna".

Sull'emendamento 25.1, il parere non ostativo è condizionato, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, all'inserimento, al comma 2, in fine, del seguente periodo: "Lo *status* di cooperante non comporta alcun diritto lavoristico o pretesa di versamenti fiscali o contributivi a carico della parte pubblica."

Il parere è non ostativo su tutti i restanti emendamenti.".

La Commissione approva.

SUI LAVORI DELLA COMMISSIONE

Il PRESIDENTE chiede al rappresentante del Governo se sia disponibile la relazione tecnica richiesta formalmente dalla Commissione, ai sensi dell'articolo 76-*bis*, comma 3, del Regolamento, sul testo unificato dei disegni di legge nn. 264 e abbinati in materia di imprese artigiane e 370 e abbinati in materia di riforma della legislazione portuale.

Il sottosegretario PIZZETTI fa presente come, allo stato, tali relazioni non siano ancora pervenute.

La seduta termina alle ore 16,00.

1.4.2.2.2. 5ªCommissione permanente (Bilancio) - Seduta n. 285 (ant.) del 02/10/2014

collegamento al documento su www.senato.it

BILANCIO (5ª)

GIOVEDÌ 2 OTTOBRE 2014
285ª Seduta

Presidenza del Presidente
AZZOLLINI
indi del Vice Presidente
SANGALLI

Interviene il vice ministro dell'economia e delle finanze Morando.

La seduta inizia alle ore 10,40.

IN SEDE CONSULTIVA SU ATTI DEL GOVERNO
<

Schema di decreto del Presidente della Repubblica concernente regolamento recante modifiche ed integrazioni al decreto del Presidente della Repubblica 10 marzo 1998, n. 76, in materia di criteri e procedure per l'utilizzazione della quota dell'otto per mille dell'Irpef devoluta alla diretta gestione statale (n. 109)
(Parere al Ministro per le riforme costituzionali e i rapporti con il Parlamento, ai sensi dell'articolo 3, comma 19, della legge 23 dicembre 1996, n. 664. Seguito e conclusione dell'esame. Parere favorevole con osservazioni)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta pomeridiana di ieri.

Il relatore SANTINI (*PD*) illustra una proposta di parere favorevole con osservazioni, pubblicata in allegato, che, rispetto allo schema proposto nella seduta pomeridiana di ieri, recepisce l'indicazione formulata dal senatore D'Alì, volta a prevedere, come criterio prioritario per l'accesso ai finanziamenti, il carattere storico-artistico dei plessi scolastici interessati.

Il senatore TOSATO (*LN-Aut*) annuncia il voto di astensione del proprio Gruppo.

La senatrice BULGARELLI (*M5S*) annuncia voto favorevole.

Verificata la presenza del prescritto numero legale, la Commissione approva la proposta di parere avanzata dal relatore.

Schema di decreto legislativo recante disposizioni in materia di tassazione dei tabacchi lavorati, dei loro succedanei, nonché di fiammiferi (n. 106)

(Parere al Ministro per le riforme costituzionali e i rapporti con il Parlamento, ai sensi degli articoli 1 e 13 della legge 11 marzo 2014, n. 23. Seguito e conclusione dell'esame. Parere non ostativo con presupposti e osservazione)

Prosegue l'esame, sospeso nella seduta pomeridiana di ieri.

La relatrice ZANONI (*PD*) illustra una proposta di parere non ostativo con presupposti e una osservazione, pubblicata in allegato, in cui si rimarca la necessità che il Parlamento possa monitorare preventivamente i decreti ministeriali di adeguamento delle accise, al fine di verificarne l'adeguatezza rispetto agli obiettivi di gettito preventivati.

Il senatore D'ALI' (*NCD*) rileva l'opportunità di inserire un ulteriore presupposto volto ad escludere decrementi di gettito connessi al nuovo sistema di tassazione.

Il vice ministro MORANDO ricorda che l'osservazione contenuta nella proposta di parere risponde proprio all'esigenza di consentire al Parlamento il monitoraggio in tempo reale delle dinamiche del gettito derivante dai tabacchi, stante la difficoltà di prevedere con sicurezza l'elasticità o meno della domanda in rapporto al prezzo.

La relatrice ZANONI (*PD*), nel sottolineare come la preoccupazione sollevata dal senatore D'Alì trovi puntuale risposta nell'osservazione contenuta nella proposta di parere, ricorda che le perplessità sull'andamento del gettito erano connesse principalmente alla tassazione dei prodotti succedanei del tabacco, ossia le cosiddette sigarette elettroniche.

Non essendovi ulteriori richieste di intervento, verificata la presenza del prescritto numero legale, la Commissione approva la proposta di parere avanzata dalla relatrice Zanoni.

IN SEDE CONSULTIVA
<

(1167) ***Delega al Governo per la riforma del codice della nautica da diporto***
(Parere alla 8a Commissione sul testo e sugli emendamenti. Seguito dell'esame del testo e rinvio. Rinvio dell'esame degli emendamenti)

Prosegue l'esame del testo, sospeso nella seduta del 25 settembre.

Il vice ministro MORANDO mette a disposizione una nota recante chiarimenti sul testo del provvedimento in titolo.

Il seguito dell'esame è, quindi, rinviato.

SUI LAVORI DELLA COMMISSIONE

La senatrice ZANONI (*PD*) chiede al rappresentante del Governo se sia pervenuta la relazione tecnica, richiesta formalmente da questa Commissione, ai sensi dell'articolo 76-*bis*, comma 3, del Regolamento, sui disegni di legge n. 344 e abbinati, in tema di autismo, e n. 352 e abbinati relativi alla disciplina del cordone ombelicale.

Il vice ministro MORANDO fa presente come il Dicastero competente non abbia ancora trasmesso al Ministero dell'economia e delle finanze gli elementi necessari per predisporre la relazione tecnica.

Avverte, altresì, che è invece in corso di stesura la relazione tecnica sul disegno di legge n. 370, recante la riforma della legislazione portuale.

La seduta termina alle ore 11.

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE SULL?ATTO DEL GOVERNO N. 109

La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminato lo schema di decreto in titolo e acquisiti i chiarimenti forniti dal Governo, esprime parere favorevole, con le seguenti osservazioni:

risulta opportuno, al fine di garantire un'efficace applicazione del provvedimento in esame, che, per le future annualità, la valutazione delle domande di accesso ai finanziamenti per gli interventi di ristrutturazione, miglioramento, messa in sicurezza, adeguamento antisismico ed efficientamento energetico degli immobili di proprietà pubblica adibiti all'istruzione scolastica individui, come priorità, gli edifici di interesse storico-artistico e sia svolta, in via preventiva, da organismi territoriali decentrati (quali, a titolo esemplificativo, gli uffici scolastici regionali), sentito il ministero competente;
appare, altresì, opportuno, per quest'anno, in via transitoria, differire al 15 novembre il termine per la presentazione delle domande di accesso ai finanziamenti di cui al precedente alinea.

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE SULL?ATTO DEL GOVERNO N. 106

La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminato lo schema di decreto in titolo e preso atto, sulla base dei chiarimenti acquisiti dal Governo,
- delle difficoltà di previsione delle dinamiche di elasticità della domanda dei prodotti derivanti dal tabacco rispetto alle variazioni del prezzo;
- del fatto che il gettito derivante dai prodotti succedanei del tabacco è stato stimato tenendo conto sia degli effetti sostitutivi sia degli effetti indiretti connessi alla possibile riduzione dei costi di assistenza medico-sanitaria;

esprime, per quanto di competenza, parere non ostativo, nel presupposto che:
- le attività di contrasto dei fenomeni di elusione, di cui all'articolo 1, comma 4, possano essere effettuate ad invarianza delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente;
- siano stati stimati gli effetti finanziari associabili all'eventuale condanna, in sede europea, dello Stato italiano, a seguito della procedura di infrazione avente ad oggetto il regime dell'accisa minima sui tabacchi;

e con la seguente osservazione:
- in relazione all'articolo 1, comma 2, è necessario che gli schemi dei decreti ministeriali di variazione delle aliquote di accisa siano tempestivamente trasmessi alle Commissioni parlamentari competenti per materia e a quelle competenti per i profili finanziari, in modo da poter monitorare, in via preventiva, l'adeguatezza delle variazioni predisposte, rispetto agli obiettivi di gettito preventivati.

1.4.2.3. 6^ Commissione permanente (Finanze e tesoro)

1.4.2.3.1. 6ªCommissione permanente (Finanze e tesoro) - Seduta n. 74 (pom.) dell'11/02/2014

collegamento al documento su www.senato.it

FINANZE E TESORO (6ª)

MARTEDÌ 11 FEBBRAIO 2014
74ª Seduta

Presidenza del Vice Presidente
CARRARO

La seduta inizia alle ore 14,30.

IN SEDE CONSULTIVA

Schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante determinazione dei criteri di privatizzazione e delle modalità di alienazione della partecipazione detenuta dal Ministero dell'economia e delle finanze nel capitale di Poste italiane S.p.A. (n. 77)
(Osservazioni alla 8a Commissione. Esame e rinvio)

Riferisce alla Commissione il senatore MOSCARDELLI (*PD*), il quale rileva che il comma 1 dell'articolo unico dello schema di decreto in esame prevede l'alienazione di una quota della partecipazione detenuta dal Ministero dell'economia e delle finanze in Poste italiane, in modo da permettere comunque il mantenimento di una partecipazione statale al capitale in misura non inferiore al 60 per cento. Ai sensi del comma 2 l'alienazione potrà essere effettuata tramite offerta pubblica di vendita, rivolta al pubblico dei risparmiatori in Italia ovvero a investitori istituzionali italiani e internazionali. Il comma 3 prevede forme di incentivazione della partecipazione all'offerta pubblica di vendita dei dipendenti del gruppo Poste italiane, le quali possono consistere in: quote dell'offerta riservate, agevolazioni di prezzo, agevolazioni nelle modalità di finanziamento.

Prosegue osservando come lo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri in titolo faccia parte di un più ampio programma di privatizzazioni predisposto dal Governo e si sofferma sulle caratteristiche dell'assetto societario del gruppo Poste italiane, nonché sulle peculiarità proprie della regolazione del settore postale. Dopo aver richiamato le precedenti esperienze di privatizzazione prospetta l'opportunità di esprimere osservazioni favorevoli.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

Schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante determinazione dei criteri di privatizzazione e delle modalità di alienazione della partecipazione detenuta dal Ministero dell'economia e delle finanze nel capitale di Enav S.p.A. (n. 78)

(Osservazioni alla 8a Commissione. Esame e rinvio)

Riferisce sui contenuti dell'atto in titolo il senatore OLIVERO (*PI*), facendo presente che la predisposizione dello schema di decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri in titolo fa seguito all'annuncio da parte del Governo della volontà di collocare sul mercato parte del capitale sociale di ENAV S.p.A., nella misura del 49 per cento. Dopo aver rilevato la rispondenza della procedura seguita dal Governo alle previsioni di cui alla legge n. 481 del 1995, specifica che l'operazione di cessione potrà avvenire in più fasi, concretandosi in offerta pubblica di vendita rivolta ai risparmiatori o agli investitori istituzionali e sussistendo l'ulteriore possibilità di procedere a trattativa diretta. Dopo aver ricordato la previsione di forme di incentivazione per l'accesso al capitale degli attuali indipendenti rammenta che la dismissione delle partecipazioni statali nel caso di società operanti nel settore dei pubblici servizi sono subordinate alla creazione di organismi indipendenti per la regolarizzazione delle tariffe e il controllo della qualità dei servizi: nel settore in cui opera ENAV S.p.A. opera a questi fini l'Ente nazionale per l'aviazione civile.

Il relatore si riserva infine di predisporre uno schema di osservazioni tenuto anche conto dei contenuti dell'audizione riguardante il provvedimento in esame del Ministro dell'economia e delle finanze presso la Commissione lavori pubblici, prevista nella giornata di domani.

Il presidente CARRARO segnala a sua volta l'utilità dell'audizione del Ministro dell'economia e delle finanze presso l'8a Commissione anche ai fini dell'esame dell'atto n. 77.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

ESAME DI ATTI PREPARATORI DELLA LEGISLAZIONE COMUNITARIA

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai fondi di investimento europei a lungo termine (n. COM (2013) 462 definitivo)

(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 144 del Regolamento, dell'atto comunitario sottoposto a parere motivato sulla sussidiarietà e rinvio)

Prosegue l'esame sospeso nella seduta del 6 novembre 2013.

La relatrice BELLOT (*LN-Aut*) si riserva di predisporre una bozza di risoluzione, tenendo conto anche della documentazione pervenuta da Assogestioni, che intende mettere quanto prima a disposizione dei commissari.

Preso atto dell'orientamento favorevole dei Gruppi rispetto alla proposta della relatrice, il presidente CARRARO rinvia il seguito dell'esame.

IN SEDE CONSULTIVA

(370) ***FILIPPI ed altri. - Riforma della legislazione in materia portuale***
(120) ***D'ALI' e GIBIINO. - Riforma della legislazione in materia portuale***
(Parere alla 8a Commissione. Esame congiunto e rinvio)

Il PRESIDENTE dà la parola alla relatrice Bertuzzi, rammentando che l'esame dei disegni di legge in titolo è stato rimesso alla sede plenaria dalla Sottocommissione per i pareri.

La relatrice BERTUZZI (*PD*) specifica che i disegni di legge in titolo ripropongono, ai sensi dell'articolo 81 del Regolamento, i contenuti del disegno di legge approvato dal Senato nella scorsa legislatura e giunto all'esame della IX Commissione della Camera e recano una serie di modifiche all'ordinamento portuale di cui alla legge n. 84 del 1994.

Prosegue soffermandosi sui profili di competenza del disegno di legge n. 370, adottato come testo base dalla Commissione di merito: l'articolo 1, comma 6, e l'articolo 7 specificano che l'amministrazione delle aree e dei beni del demanio marittimo ricompresi nelle rispettive circoscrizioni spetta in via esclusiva alle autorità portuali.

L'articolo 6, comma 2, dispone che nel caso in cui il piano regolatore portuale preveda la destinazione di parte delle aree appartenenti al demanio marittimo portuale ad uso generale, l'autorità portuale può rilasciare atti di concessione per il loro utilizzo della durata massima di sessanta anni. Gli atti di concessione sono rilasciati all'esito di una selezione effettuata tramite procedura ad evidenza pubblica, nel rispetto dei principi dell'ordinamento dell'Unione europea.

L'articolo 14 specifica che tra le entrate delle autorità portuali è compreso il gettito della tassa di ancoraggio e della tassa portuale sulle merci imbarcate e sbarcate.

L'articolo 18, comma 1, prevede che le entrate riscosse dalle autorità portuali, ad eccezione di quelle indicate dal comma 1, lettera *e)*, dell'articolo 13 della citata legge n. 84 ("entrate diverse"), non concorrano alla formazione del reddito ai fini delle imposte sui redditi. Ai sensi del successivo comma 2 gli atti impositivi o sanzionatori fondati sull'applicazione dell'imposta sui redditi alle entrate delle autorità portuali perdono efficacia e i relativi procedimenti tributari si estinguono.

Tenuto conto dell'esame in Sottocommissione, si riserva di prospettare un parere, dopo gli eventuali interventi in discussione generale, in una successiva seduta.

Ha la parola in sede di discussione generale il senatore MOLINARI (*M5S*) , il quale segnala come il provvedimento illustrato contenga disposizioni che configurano un'operazione di condono

fiscale a vantaggio delle autorità portuali.

Il presidente CARRARO, non facendosi obiezioni, rinvia l'esame della proposta di parere ad altra seduta.

Il seguito dell'esame congiunto è quindi rinviato.

La seduta termina alle ore 14,55.

1.4.2.3.2. 6ªCommissione permanente (Finanze e tesoro) - Seduta n. 76 (ant.) del 13/02/2014

collegamento al documento su www.senato.it

FINANZE E TESORO (6ª)

GIOVEDÌ 13 FEBBRAIO 2014
76ª Seduta

Presidenza del Presidente
Mauro Maria MARINO

Interviene il sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze Baretta.

La seduta inizia alle ore 9,05.

IN SEDE CONSULTIVA

Schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante determinazione dei criteri di privatizzazione e delle modalità di alienazione della partecipazione detenuta dal Ministero dell'economia e delle finanze nel capitale di Poste italiane S.p.A. (n. 77)

(Osservazioni alla 8a Commissione. Seguito e conclusione dell' esame. Osservazioni favorevoli con rilievi)

Nel ribadire il proprio orientamento favorevole rispetto all'Atto del Governo in esame, il relatore MOSCARDELLI (*PD*) si riserva di definire il proprio schema di osservazioni sulla base delle valutazioni che i commissari intenderanno esprimere.

In sede di discussione generale ha quindi la parola il senatore CARRARO (*FI-PdL XVII*), il quale, dopo aver fatto riferimento all'impegno finanziario assunto da Poste per l'ingresso nel capitale di Alitalia, ritiene che l'operazione configurata nello schema di decreto in titolo non costituisca una vera e propria privatizzazione in ragione del mantenimento di una partecipazione pubblica pari ad almeno il 60 per cento del capitale; l'operazione consisterebbe piuttosto in una manovra volta a realizzare un introito in tempi relativamente rapidi. Nel richiamare l'attenzione sulle peculiarità del ruolo di interesse pubblico rivestito da Poste italiane, sottolinea l'esigenza di tutelare gli interessi di natura

collettiva nell'ambito di qualsiasi intervento di apertura ai privati della partecipazione al capitale sociale, tenuto conto che la decisione del Governo riguarda la globalità delle attività e non solo alcuni settori come sarebbe stato preferibile.

Il senatore VACCIANO (*M5S*), dopo aver espresso riserve rispetto alle scelte relative all'assegnazione dell'Atto del Governo in esame, rileva l'esiguità dell'intervento su Poste italiane in relazione all'obiettivo di fondo della riduzione del debito pubblico. Prosegue osservando come il Governo non intenda procedere ad una vera e propria privatizzazione, quanto consentire ai privati di beneficiare degli utili di impresa, continuando ad addossare alla parte pubblica le perdite derivanti dalle aree di attività meno redditizie. Questo in assenza di una strategia industriale e di prospettive certe circa l'eventuale successiva fase di apertura della partecipazione ai soggetti privati. In riferimento all'intervento effettuato a sostegno di Alitalia segnala la sussistenza di un conflitto di interessi, ancorché di limitata portata, in ragione delle attività già svolte da Poste italiane nel settore del traffico aereo.

Il senatore FORNARO (*PD*) giudica convincente il quadro delineato dal Ministro dell'economia e delle finanze nell'audizione svolta ieri presso la Commissione Lavori pubblici in merito al piano di cessione di quote di Poste S.p.A. Osserva quindi che il Governo ha intrapreso un'opera di valorizzazione delle quote di minoranza senza rinunciare al mantenimento del controllo pubblico. Considera inoltre oculata la scelta di impiegare i ricavi dell'operazione ai fini della riduzione del debito pubblico, pur essendo ipotizzabile anche un impiego alternativo volto al sostegno dell'economia reale.

La senatrice BELLOT (*LN-Aut*) esprime perplessità sul contenuto dello schema di decreto in esame, sottolineando l'assenza di prospettive certe sulla gestione della società nell'ambito del futuro assetto, nonché sulle eventuali successive fasi di privatizzazione. Ritiene inoltre preferibile che le risorse ricavate vengano destinate al finanziamento di politiche di rilancio del sistema produttivo.

Il presidente Mauro Maria MARINO conviene circa l'inopportunità di considerare la cessione di non più del 40 per cento del capitale una vera e propria privatizzazione. Osserva peraltro come la cessione di parti del capitale sociale in fasi diverse sia un metodo volto ad una congrua definizione del valore delle partecipazioni azionarie sul mercato.

Il sottosegretario BARETTA rileva che l'intervento di Poste italiane a sostegno di Alitalia è stato dettato dalla necessità di fronteggiare una situazione emergenziale. Specifica quindi che con lo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri in esame si disciplina, piuttosto che un'operazione di privatizzazione, un'apertura della partecipazione alla società, con una particolare attenzione riservata all'apporto dei dipendenti e agli effetti innovativi di tale indirizzo. Precisa inoltre che l'intervento del Governo deve essere inquadrato di una strategia di politica industriale, che tenga conto delle esperienze di privatizzazione dei decenni passati.

Il relatore MOSCARDELLI (*PD*) presenta quindi uno schema di osservazioni favorevoli con rilievi (pubblicato in allegato), formulate sulla base di quanto emerso dal dibattito e riguardanti il miglior impiego degli introiti derivanti dalla cessione delle azioni, nonché la strategia di collocazione sul mercato di quote del capitale sociale in fasi successive.

I senatori CARRARO (*FI-PdL XVII*), VACCIANO (*M5S*) e Raffaela BELLOT (*LN-Aut*) preannunciano voto contrario a nome dei rispettivi Gruppi.

Previa verifica della presenza del numero legale, lo schema di osservazioni presentato dal relatore viene posto in votazione e approvato dalla Commissione.

Schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante determinazione dei criteri di privatizzazione e delle modalità di alienazione della partecipazione detenuta dal Ministero dell'economia e delle finanze nel capitale di Enav S.p.A. (n. 78)

(Osservazioni alla 8a. Commissione. Seguito e conclusione dell'esame. Osservazioni favorevoli con rilievi)

Dopo che il relatore OLIVERO (*PI*) ha segnalato l'utilità degli spunti emersi nel corso del dibattito concernente l'Atto del Governo n. 77 ai fini dell'esame dello schema di decreto in titolo - che presenta infatti un analogo modello di intervento - interviene in discussione generale il senatore CARRARO (*FI-PdL XVII*), il quale fa presenti i rischi connessi alla vendita di una parte rilevante del capitale di Enav S.p.A. in assenza di misure idonee a prevenire i conflitti di interesse derivanti dall'eventuale acquisizione di quote del capitale da parte di compagnie aeree straniere. Dopo aver richiamato l'attenzione sulla situazione confusa del gruppo che fa capo a Enav S.p.A., sottolinea l'esigenza di una razionalizzazione degli assetti quale prerequisito al trasferimento di quote di proprietà. Conclude esprimendo una valutazione complessivamente negativa sui contenuti dell'Atto del Governo in titolo.

Il senatore VACCIANO (*M5S*) si associa ai rilievi formulati dal senatore Carraro. Esprime quindi perplessità rispetto alla scelta di procedere ad una privatizzazione di utili derivanti dall'esercizio di un monopolio di natura pubblica. La possibilità di realizzare maggiori utili non esime, a suo giudizio, la parte pubblica dal ricercare l'attuazione di migliori forme di gestione, anziché rivolgersi al capitale privato: paventa infatti il rischio di compressione dei costi e il conseguente e inaccettabile taglio degli investimenti, essenziali a garantire la sicurezza del traffico aereo.

Il senatore FORNARO (*PD*) conviene circa le peculiarità caratterizzanti l'ambito di attività della società Enav. Fa tuttavia presente l'obiettivo del provvedimento del Governo è la creazione di un azionariato diffuso, anziché il mero trasferimento di opportunità di profitto a beneficio del settore privato. Conclude osservando come il modello di *public company* sia nel caso in esame compatibile con la garanzia degli adeguati livelli di sicurezza.

La senatrice BELLOT (*LN-Aut*) si sofferma sulla mancanza di idonee garanzie a tutela delle finalità proprie dell'ambito di attività di Enav S.p.A., specie riguardo all'entità della partecipazione riservata al capitale privato.

Il sottosegretario BARETTA conviene rispetto a quanto osservato circa le specificità dell'attività di Enav S.p.A. e sottolinea che il provvedimento in esame deve essere comunque valutato quale componente di un più ampio progetto di politica industriale.

Il relatore OLIVERO (*PI*) presenta uno schema di osservazioni favorevoli con rilievi (pubblicato in allegato) riguardanti i temi del conflitto di interessi, della tutela delle funzioni specifiche della società Enav e della sicurezza del traffico aereo.

Verificata la presenza del numero legale per deliberare, posto in votazione, lo schema di osservazioni presentato dal relatore è infine approvato.

ESAME DI ATTI PREPARATORI DELLA LEGISLAZIONE COMUNITARIA

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai fondi di investimento europei a lungo termine (n. COM (2013) 462 definitivo)
(Seguito e conclusione dell'esame, ai sensi dell'articolo 144 del Regolamento, dell'atto comunitario sottoposto a parere motivato sulla sussidiarietà. Approvazione di una Risoluzione: *Doc*. XVIII, n. 53)

Prosegue l'esame sospeso nella seduta del 6 novembre 2013.

La relatrice BELLOT (*LN-Aut*) presenta uno schema di risoluzione (pubblicato in allegato).

Il senatore FORNARO (*PD*) si esprime favorevolmente sulla proposta della relatrice.

Con il parere favorevole del sottosegretario BARETTA, lo schema di risoluzione, previa verifica del numero legale per deliberare, è posto in votazione e risulta approvato.

IN SEDE CONSULTIVA

(120) ***D'ALI' e GIBIINO. - Riforma della legislazione in materia portuale***
(370) ***FILIPPI ed altri. - Riforma della legislazione in materia portuale***
(Parere alla 8a Commissione. Seguito e conclusione dell'esame congiunto. Parere favorevole con osservazioni)

Prosegue l'esame sospeso nella seduta dell'11 febbraio scorso.

La relatrice BERTUZZI (*PD*) fa presente la propria valutazione complessivamente favorevole sul disegno di legge n. 370, adottato come testo base dalla Commissione di merito. Rileva peraltro l'opportunità di formulare osservazioni, concernenti in primo luogo l'articolo 2, ove appare necessario prevedere il concerto del Ministro dell'economia e delle finanze per l'adozione del decreto di

individuazione dei porti e delle specifiche aree portuali finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato, in considerazione del coinvolgimento operativo della Guardia di Finanza. Considera inoltre eccessiva la durata sessantennale delle concessioni dei beni del demanio marittimo prevista dall'articolo 6, tale da non escludere rilievi e comportare infrazioni dell'ordinamento comunitario. In riferimento all'articolo 18, comma 2, osserva che tale disposizione ha carattere sostanzialmente interpretativo, essendo finalizzata a evitare che in futuro vengano avviati nuovi procedimenti contenziosi quali quelli già derivanti da interpretazioni sostenute da alcuni uffici territoriali dell'Agenzia delle entrate riguardo a cespiti delle autorità portuali, con giurisprudenza costantemente favorevole a queste ultime. Ritiene inoltre opportuno specificare che l'esenzione dall'imposizione fiscale deve riguardare esclusivamente le entrate delle autorità portuali connesse con l'esercizio di poteri autoritativi volti al perseguimento di finalità statali. Presenta infine uno schema di parere favorevole con osservazioni, predisposto sulla base dei rilievi formulati.

Il senatore MOLINARI (*M5S*) nega che alla disposizione di cui al comma 2 dell'articolo 18 del disegno di legge n. 370 possa essere attribuito carattere interpretativo, consistendo questa, piuttosto, in una sanatoria riguardante il contenzioso in atto.

Il senatore FORNARO (*PD*), dopo aver ringraziato la relatrice degli approfondimenti esposti, ricorda che i disegni di legge in esame sono fortemente attesi dal sistema portuale e che qualsiasi ritardo nella conclusione dell'*iter* è destinato a tradursi in ulteriori perdite di competitività del settore.

Il sottosegretario BARETTA esprime condivisione rispetto alle osservazioni svolte dalla relatrice. Fa quindi presente come il demanio marittimo sia argomento di uno specifico approfondimento allo scopo di un riordino complessivo. Ritiene inoltre che quanto previsto dal citato articolo 18 non dia luogo ad alcuna sanatoria, quanto ad una revisione in senso restrittivo dell'ambito di esenzione di cui possono godere le autorità portuali.

Previa verifica del numero legale per deliberare, lo schema di parere presentato dalla relatrice (pubblicato in allegato) è successivamente posto in votazione e - dopo che la senatrice BELLOT (*LN-Aut*) , a nome del proprio Gruppo, ha preannunciato il voto di astensione, richiamando peraltro la necessità attuale di un rilancio del sistema portuale - approvato dalla Commissione.

La seduta termina alle ore 9,55.

OSSERVAZIONI APPROVATE DALLA COMMISSIONE SULL'ATTO DEL GOVERNO N. 77

La Commissione, esaminato, per le parti di competenza, lo schema di decreto in titolo,
preso atto che esso reca disposizioni finalizzate all'apertura del capitale di Poste italiane S.p.A., mantenendo allo Stato il pieno controllo della società;
che l'obiettivo principale dell'operazione consiste nella creazione di un azionariato diffuso, anche tra i dipendenti della società, da realizzarsi in più fasi;
che le risorse derivanti dalla cessione sono prioritariamente destinate al Fondo ammortamento titoli di

Stato;
formula osservazioni favorevoli con i seguenti rilievi:
si auspica che la cessione in più fasi consenta di valorizzare al meglio le quote cedute, nella prospettiva che la successiva quotazione in Borsa avvenga dopo una verifica di mercato del valore delle quote cedute, nell'auspicabile ipotesi di un apprezzamento successivo;
circa la destinazione delle risorse, la Commissione ritiene opportuno non escludere a priori la destinazione, per quote e verificato il volume complessivo degli introiti, anche a misure dirette al sostegno della ripresa economica, con particolare riferimento a interventi di riduzione del costo del lavoro.

OSSERVAZIONI APPROVATE DALLA COMMISSIONE SULL'ATTO DEL GOVERNO N. 78

La Commissione, esaminato per le parti di competenza, lo schema di decreto in titolo,
preso atto che esso reca disposizioni finalizzate all'apertura del capitale di Enav S.p.A., mantenendo allo Stato il pieno controllo della società;
che l'obiettivo dell'operazione consiste nella creazione di un azionariato diffuso, anche tra i dipendenti della società, da realizzarsi in più fasi;
che le risorse derivanti dalla cessione sono prioritariamente destinate al Fondo ammortamento titoli di Stato;
formula osservazioni favorevoli, con i seguenti rilievi:
si suggerisce di prevedere una particolare misura di prevenzione di possibili conflitti di interesse tra gli eventuali acquirenti di quote, vigilando sulle caratteristiche dei soggetti soci entranti nel capitale;
si sottolinea che la cessione di una quota ampia del capitale, dovrà avvenire con particolare cautela nella preservazione di standard di sicurezza e tutela, attesa la delicatezza dell'attività di controllo in ragione degli interessi generali tutelati dall'attività di Enav S.p.A.

RISOLUZIONE APPROVATA DALLA COMMISSIONE SULL'ATTO COMUNITARIO N. COM (2013) 462 definitivo SOTTOPOSTO AL PARERE MOTIVATO SULLA SUSSIDIARIETÀ (*Doc*. XVIII, n. 53)

La Commissione, esaminato il documento in titolo, valutato nel merito,
considerato
che la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio disciplina l'operatività dei fondi di investimento europei a lungo termine;
che gli investimenti a lungo termine consistono nel mettere a disposizione capitale di lunga durata per finanziare attività materiali, come le infrastrutture, o attività immateriali, quali la ricerca e lo sviluppo, in grado di promuovere la ricerca e la competitività;
che nel momento attuale di grave crisi economica, la principale priorità politica consiste nel ricondurre l?UE ad adottare politiche in grado di creare nuovi posti di lavoro ed migliorare la competitività, intervenendo a sostegno dell?economia reale;

che l?intervento dell?Unione europea nel settore degli investimenti a lungo termine si propone lo scopo di contribuire ad accrescere nell?immediato futuro la massa di capitale disponibile per tali investimenti, così da finanziare il passaggio ad una crescita strutturata e sostenibile;
sotto tale punto di vista, infatti, la Commissione condivide pienamente l'obiettivo di affrontare a livello europeo i fattori che ostacolano oggi la realizzazione di impegni infrastrutturali, che tipicamente prevedono la realizzazione di progetti a medio e lungo termine. Si ritiene, infatti, che siano almeno tre le motivazioni per le quali l?investimento a lungo periodo presenta dei rischi: il rischio che i fondi a lungo termine esistenti non abbiano sufficiente esperienza quanto alla selezione delle attività e al monitoraggio dei progetti, il rischio di non informare adeguatamente gli investitori circa la natura dei rischi delle attività a lungo termine ed infine il rischio connesso con l'illiquidità delle attività a lungo termine;
che gli strumenti previsti, disciplinati in parallelo con quanto previsto dalla direttiva 2011/61/UE, rappresentano un valido strumento alternativo al finanziamento bancario e che come tale, necessitano comunque di una regolamentazione sia ex ante, al momento dell'autorizzazione, che nel corso della loro attività, in vista della migliore tutela degli interessi sia degli investitori che delle imprese finanziate;
valutato inoltre che
il regolamento proposto dalla Commissione europea va nella direzione di creare una nuova tipologia di fondo, il fondo di investimento a lungo termine dell?UE o ELTIF che, insieme ai fondi europei di venture capital (EuVECA) e ai fondi europei per l'imprenditoria sociale (EuSEF), contribuisca al finanziamento dell?economia europea. Tuttavia, mentre questi ultimi due sono collegati a nicchie specifiche (le start-up e le imprese sociali), la proposta sugli ELTIF fa riferimento ad un ampio ventaglio di categorie di attività a lungo termine e si propone di creare un fondo di investimento che possa essere venduto anche agli investitori al dettaglio;
lo strumento prevede regole specifiche sul prodotto riguardanti le attività ammissibili e la loro diversificazione: gli ELTIF potranno investire in tutti i tipi di attività non negoziate nei mercati regolamentati e, quindi, illiquide, in quanto non immediatamente disponibili data l?assenza di una sede di negoziazione pubblica. Essi, inoltre, richiedono elevati livelli di diligenza e conoscenza del settore nel quale si investe. Per tali motivi, il regolamento non impone periodi specifici di detenzione dei titoli. Al fine di garantire una riserva di liquidità, sarà possibile investire in titoli liquidi fino al 30 per cento del capitale. Dopo essere stati autorizzati, gli ELTIF potranno essere commercializzati in tutti gli Stati membri sia presso gli investitori professionali sia al dettaglio;
anche al fine di superare la criticità evidenziata circa le competenze di gestione, il regolamento prevede che gli ELTIF siano gestiti da imprese debitamente autorizzate a norma della direttiva sui gestori di fondi di investimento alternativi a gestire e a commercializzare investimenti alternativi. Su questo aspetto, la Commissione auspica che il monitoraggio ed il controllo su rilascio delle autorizzazioni siano costanti ed efficaci, a tutela degli investitori;
per quanto concerne la regolamentazione del profilo di prodotto degli ELTIF, si auspica che la regolamentazione complessiva garantisca la massima tutela a favore degli investitori stessi;
per quanto riguarda la disciplina dei conflitti di interesse, la Commissione esprime apprezzamento per la previsione in base alla quale il gestore non possa avere un interesse personale in una attività a lungo termine in cui l?ELTIF ha investito e finalizzata a gestire il potenziale conflitto di interessi;
per quanto attiene infine alle regole di trasparenza per l?informativa agli investitori, pur ritenendo costruttivo e positivo quanto già previsto dal vigente documento, si invita a considerare la possibilità di rafforzare ulteriormente le regole di trasparenza per l?informativa, in modo che gli investitori siano puntualmente e precisamente a conoscenza di tutti i rischi connessi al fondo.
Tutto ciò considerato la Commissione esprime parere favorevole, osservando che appare opportuno ampliare la platea delle piccole e medie imprese che potrebbero essere oggetto di investimento da parte di ELTIF, ottenendo in tale modo un finanziamento stabile e duraturo: in tale prospettiva appare opportuno rivedere l'approccio della proposta europea, che identifica le attività a lungo termine con le

attività non ammesse alla negoziazione. Dovrebbe pertanto essere consentito agli ELTIF di poter veicolare le proprie risorse anche in piccole e medie imprese quotate, introducendo un limite massimo di capitalizzazione dell'impresa oggetto dell'investimento, o altre previsioni in grado di consentire il finanziamento di tali tipologie di impresa.

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE
SUI DISEGNI DI LEGGE N. 120 e N. 370

La Commissione, esaminati i disegni di legge in titolo, per le parti di competenza, considerato il valore strategico di un'azione di rilancio dell'operatività del sistema portuale nazionale nel contesto degli scambi europei e internazionali,
che entrambi i disegni di legge ripropongono norme e disposizioni contenute in proposte di legge già esaminate dal senato nella scorsa legislatura,
visto che la Commissione di merito ha adottato come testo base il disegno di legge 370, che peraltro reca disposizioni analoghe e sovrapponibili al disegno di legge 120,
esprime parere favorevole con le seguenti osservazioni:
per quanto riguarda l'articolo 2 (classificazione dei porti) in tema di individuazione delle aree destinate alla difesa militare appare necessario prevedere il concerto del ministro dell'economia e delle finanze come dicastero di riferimento della Guardia di finanza, interessata da tali misure.
In relazione all'articolo 6, in tema di concessioni, si sottolinea la problematicità della durata sessantennale della concessione che appare troppo estesa ed esposta a rilievi in sede europea.
Per quanto riguarda l'articolo 18, "Disciplina fiscale delle entrate portuali di interesse statale", atteso il carattere chiaramente interpretativo del comma 2, che delimita opportunamente le fattispecie di entrate esenti, in modo da evitare l'insorgere di nuovo contenzioso, la Commissione propone di modificare tale articolo, al fine di inserire tra le entrate non soggette a tassazione unicamente quelle connesse con l'esercizio di poteri autoritativi, funzionali al perseguimento di finalità statali.

1.4.2.4. 14^ Commissione permanente (Politiche dell'Unione europea)

1.4.2.4.1. 14ªCommissione permanente (Politiche dell'Unione europea) - Seduta n. 44 (pom.) dell'11/02/2014

collegamento al documento su www.senato.it

POLITICHE DELL'UNIONE EUROPEA (14ª)

MARTEDÌ 11 FEBBRAIO 2014
44ª Seduta

Presidenza del Presidente
CHITI

La seduta inizia alle ore 13,40.

SULLA PUBBLICAZIONE DEI DOCUMENTI ACQUISITI NEL CORSO DELLE AUDIZIONI

Il PRESIDENTE comunica che, nel corso dell'audizione informale dell'Ambasciatore della Repubblica di Albania, Neritan Ceka, svoltasi il 6 febbraio, in sede di Ufficio di Presidenza integrato dai rappresentanti dei Gruppi parlamentari è stata acquisita una documentazione che sarà resa disponibile, per la pubblica consultazione, sulla pagina *web* della Commissione.

Prende atto la Commissione.

IN SEDE CONSULTIVA

(370) ***FILIPPI ed altri. - Riforma della legislazione in materia portuale***

(120) ***D'ALI' e GIBIINO. - Riforma della legislazione in materia portuale***

(Parere alla 8a Commissione. Esame congiunto. Parere non ostativo con osservazioni)

La relatrice CARDINALI (*PD*) illustra i disegni di legge in titolo, recanti la riforma della legislazione in materia portuale, e i relativi emendamenti, trasmessi dalla Commissione di merito. Il testo, identico, dei due disegni di legge, è diretto a sviluppare una riforma organica del settore portuale che riguardi tutta la materia, a partire dalla legge n. 84 del 1994, per adeguarla alle nuove esigenze delle attività portuali e quindi per risolvere alcuni aspetti ormai inattuali, specie in riferimento all?autonomia finanziaria delle Autorità portuali, agli strumenti di *governance*, alla classificazione dei porti, alle procedure per l?approvazione dei piani regolatori portuali, ai dragaggi e al ruolo dei presidenti delle Autorità portuali.

Ricorda, in proposito che, all?inizio della legislatura, nel corso dell?esame in Commissione di merito, era stata evidenziata la derivazione del testo all?esame da quello già approvato dal Senato in prima lettura nella scorsa legislatura quindi con un ampio grado di approfondimento. Inoltre, alcuni dei contenuti in esame, già in discussione nella scorsa legislatura, sono stati anticipati da provvedimenti d?urgenza del Governo, nella conversione in legge, come per esempio per quanto riguarda l?autonomia finanziaria delle Autorità portuali (nuovo articolo 18-*bis* della legge n. 84 del 1994).

Circa il contenuto specifico dei disegni di legge, osserva che si procede a un adeguamento del riparto di competenze in materia di porti tra Stato e Regioni, in conformità alle disposizioni del Titolo V della Parte Seconda della Costituzione, modificato dopo la legge del 1994, con conseguente revisione della classificazione dei porti e dei requisiti per l?istituzione delle Autorità portuali. E' inoltre modificata la procedura di adozione del piano regolatore portuale e si interviene sull?organizzazione delle Autorità portuali, sulla disciplina delle concessioni da parte di tali enti e sulle fonti di finanziamento.

La relatrice rammenta che in Commissione di merito sono state svolte alcune audizioni degli operatori del settore, all?esito delle quali il relatore Filippi, nelle sedute del 10 e 17 dicembre 2013, ha indicato i temi più significativi di intervento parlamentare sui disegni di legge in titolo, che si sono poi tradotti in corrispondenti emendamenti ? anch?essi oggetto di esame in sede consultiva ? con particolare riferimento all?autonomia finanziaria delle Autorità portuali, alle disposizioni in materia di dragaggio, all?introduzione di misure strutturali in favore dei porti di cosiddetto *transhipment*, allo *status* giuridico dell?Autorità portuale e delle sue figure di maggiore responsabilità, al ruolo e ai requisiti del presidente dell?Autorità portuale e del Segretario generale, all?esigenza di dare all?Autorità portuale un effettivo ruolo di coordinamento rispetto a tutti i soggetti che intervengono nella filiera logistica, specie riguardo al sistema dei servizi multiportuali e logistici, al piano strategico della portualità, alla questione dei porti minori.

Sottolinea, inoltre, che in Commissione di merito è stata più volte evidenziata la possibilità che il Governo intervenga con un proprio provvedimento sulla legislazione portuale, e in tal senso è stato auspicato un coordinamento tra il lavoro della Commissione e l?iniziativa governativa.

Infine, il 18 dicembre 2013, la Commissione lavori pubblici, trasporti e comunicazioni, ha adottato come testo base il disegno di legge n. 370 ed è pertanto su quest?atto ? e sui relativi emendamenti ? che la 14a Commissione è chiamata a esprimere il suo parere.

Per quanto riguarda i profili di competenza della Commissione, ricorda che, pur mancando una disciplina puntuale europea in materia di porti, risultano applicabili alle infrastrutture e alle operazione portuali i principi di diritto elaborati dalla giurisprudenza europea. In tal senso, la Corte europea aveva all?epoca condannato il regime monopolistico e discriminatorio previsto dalla legislazione italiana (Corte di giustizia, sentenza 10 dicembre 1991, causa C-179/90, *Merci convenzionali Porto di Genova*).

Ricorda altresì che è in corso di esame presso il legislatore europeo la proposta di regolamento COM(2013) 296, che innova profondamente tutto il settore portuale nei Paesi membri dell?Unione europea, soprattutto con riferimento all?accesso al mercato dei servizi portuali, alla trasparenza

finanziaria nei porti e ad alcune forme di *governance* nei porti europei. Essendo una proposta di regolamento, che non necessita quindi di provvedimenti di attuazione con normativa interna, si deve da subito evidenziare che, una volta approvata, essa è destinata a disciplinare direttamente gli ambiti materiali individuati e quindi ad abrogare, per incompatibilità, la normativa interna vigente (o a precludere l?operatività di quella che dovesse essere approvata) che abbia lo stesso oggetto.

Occorre, d?altra parte, tenere presente - prosegue la relatrice - che, sulla proposta di regolamento COM(2013) 296, la stessa Commissione lavori pubblici, supportata dall'orientamento espresso da questa Commissione, aveva votato il 23 luglio 2013 un parere motivato attestante la violazione del principio di sussidiarietà. Nel parere erano evidenziati i motivi alla base del parere contrario, mentre il 10 gennaio 2014 è pervenuta la risposta scritta della Commissione europea (C(2014) 46). Ora, a prescindere dal rilievo giuridico attribuito al parere motivato della Commissione Lavori pubblici nel contesto dell?*iter* legislativo della proposta, in questa sede va sottolineato che la possibile sovrapposizione di alcuni ambiti di disciplina rende il disegno di legge soggetto a possibili interferenze da parte della normativa europea in corso di approvazione.

Pertanto, sarebbe opportuno invitare la Commissione di merito a valutare l?esigenza di adeguare il contenuto del disegno di legge ai corrispondenti articoli della proposta di regolamento, in modo che l?eventuale approvazione di questa non pregiudichi i legittimi affidamenti ingenerati dalla normativa interna; ciòanche tenendo conto del fatto che il regolamento europeo, una volta approvato ed entrato in vigore, è obbligatorio in tutti i suoi elementi, direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri (articolo 288 TFUE) e, in quanto tale, abroga implicitamente la disciplina interna incompatibile.

In relazione ai singoli aspetti del disegno di legge e dei relativi emendamenti, la relatrice si sofferma su quelli che, a un primo esame, presentano profili di rilevanza per l?ordinamento dell?Unione europea.

L?articolo 2, per il quale non sono stati presentati emendamenti, ridefinisce, modificando l?articolo 4 della legge n. 84 del 1994, la classificazione dei porti, che sono suddivisi in tre categorie. A suo avviso, la Commissione di merito dovrebbe valutare la coerenza della nuova classificazione dei porti con quanto previsto dal regolamento (UE) n. 1315/2013 (orientamenti dell?Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, TEN-T), che ha suddiviso la rete dei trasporti europea in una rete globale e in una rete centrale.

La rete globale è costituita da tutte le infrastrutture della rete transeuropea dei trasporti e andrà completata entro il 31 dicembre 2050 (articoli 6 e 9 del regolamento). La rete centrale consiste di quella parte della rete globale che ha la più rilevante importanza strategica ai fini degli obiettivi per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e andrà completata entro il 31 dicembre 2030 (articoli 6 e 38 del regolamento). La rete globale e centrale è poi specificata nelle mappe e negli elenchi di cui all?allegato I e alla parte 2 dell?allegato II. I porti europei che fanno parte della rete TEN-T sono 319, a fronte di un numero totale di porti di circa 1300.

Per quanto riguarda i porti italiani, sono stati inclusi tra quelli della rete globale i porti marittimi di Brindisi, Carloforte, Chioggia, Civitavecchia, Fiumicino, Gaeta, Gela, Golfo Aranci, La Maddalena, Marina di Carrara, Messina, Milazzo, Monfalcone, Olbia, Palau, Piombino, Porto Levante, Porto Torres, Portoferraio, Portovesme, Reggio Calabria, Salerno, Savona-Vado, Siracusa e Trapani, e i porti interni di Chioggia, Milano, Monfalcone, Porto Levante, Porto Nogaro e Rovigo. Sono stati invece inclusi nella rete centrale i porti marittimi di Ancona, Augusta, Bari, Cagliari (Porto Foxi), Genova, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Napoli, Palermo (Termini Imerese terminal), Ravenna, Taranto, Trieste e Venezia, e i porti interni di Cremona, Mantova, Ravenna, Trieste e Venezia.

Secondo la relatrice occorre anche tenere presente che, ai sensi dell?articolo 7 del regolamento (UE) n. 1316/2013 (sul meccanismo per collegare l?Europa), nel settore dei trasporti solo le azioni che contribuiscono a realizzare i progetti di interesse comune del regolamento (UE) n. 1315/2013 sono ammesse a fruire delle dotazioni finanziarie previste. Quindi, i porti indicati saranno prioritari sia nel contesto del meccanismo per collegare l?Europa, sia in quello dei fondi strutturali, al fine - perseguito dalla Commissione europea ? di valorizzare i porti europei mediante la loro connessione alle reti TEN-

T.

Per ragioni di certezza giuridica, quindi, e anche ai fini della fruizione dei finanziamenti connessi ai fondi strutturali, occorre coordinare la classificazione operata dall?articolo 2 del disegno di legge a quella derivante dal citato regolamento europeo n. 1315/2013.

L?articolo 3 del disegno di legge sostituisce l?articolo 5 della legge n. 84 del 1994, intervenendo sulla disciplina relativa al piano regolatore portuale, che costituisce il principale strumento di programmazione nell?ambito portuale. L?articolo indica analiticamente la procedura per l?adozione del piano. Si stabilisce che il piano sia sottoposto alla valutazione ambientale strategica (VAS), secondo una procedura speciale dettagliatamente delineata e caratterizzata, rispetto alla normativa generale, da una riduzione dei termini, che inoltre sono qualificati come perentori, nonché dall?introduzione della regola del "silenzio-assenso". Ulteriori norme riguardano le autorizzazioni per l?esecuzione di opere sia da parte dei soggetti pubblici competenti sia da parte di privati.

Quanto, in particolare, alla previsione della valutazione ambientale strategica (VAS), la Commissione di merito dovrebbe valutare - ad avviso della relatrice - l?opportunità di coordinare il testo dell?articolo 3 del disegno di legge con quanto previsto dall?articolo 6, comma 3-*ter*, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 (recante norme in materia ambientale), inserito dal decreto legislativo n. 128 del 2010.

Gli emendamenti aggiuntivi 5.0.1 e 5.0.2 - continua la relatrice - propongono un articolo in materia di recupero dei materiali di dragaggio stoccati a terra. In considerazione del richiamo alla normativa europea in materia di rifiuti, che non si applica ai materiali dragati solo se è positivamente dimostrata la loro riconduzione ai sottoprodotti o ai materiali esclusi dalla normativa, e di cui negli altri casi cessa l?applicazione sino al completamento delle procedure di recupero, la relatrice propone di esprimere in proposito un parere non ostativo.

L?articolo 6 introduce, nella legge n. 84 del 1994, un nuovo articolo 5-*ter*, recante disposizioni sul recupero di aree per lo sviluppo della nautica da diporto e sulla riqualificazione della aree portuali. Il comma 2 dell?articolo dispone che se il piano regolatore portuale destini all?uso generale aree appartenenti al demanio marittimo portuale, anche mediante interventi di riqualificazione, l?autorità portuale può rilasciare atti di concessione sino a un massimo di sessant?anni per l?utilizzo delle aree. L?ultimo periodo del comma 2 dispone che gli atti di concessione sono rilasciati all?esito di selezione effettuata tramite procedura ad evidenza pubblica, nel rispetto dei principi dell?ordinamento dell?Unione europea di trasparenza, imparzialità, efficienza e parità di trattamento. Al riguardo, la relatrice ritiene opportuno considerare l?articolo 12, comma 2, della direttiva 2006/123/CE (sui servizi nel mercato interno), che vieta qualsiasi forma di automatismo idoneo, alla scadenza del rapporto concessorio, a favorire il precedente concessionario. Ritiene opportuno, inoltre, valutare attentamente la congruità del termine massimo di durata della concessione sino a sessant?anni, di cui agli emendamenti 6.1 e 6.2, per i quali comunque propone di formulare un parere non ostativo.

L?articolo 7 apporta modifiche all?articolo 6 della legge n. 84, in relazione alla disciplina dei requisiti e delle caratteristiche dell?Autorità portuale. In particolare, l?autorità portuale è definita ente pubblico non economico di rilevanza nazionale ad ordinamento speciale e si specifica che, in aggiunta alle funzioni già attribuite, essa amministra in via esclusiva le aree e i beni del demanio marittimo compresi nella propria circoscrizione.

L?espressa qualificazione come ente pubblico non economico delle autorità portuali appare risolutiva di una questione tuttora controversa. Se la Cassazione a sezioni unite (sentenza 12232 del 2004) e il Consiglio di Stato (parere n. 2361 del 2008) propendono per la tesi dell?ente pubblico economico, la legge finanziaria per il 2007 aveva, invece, inquadrato le Autorità tra gli enti pubblici non economici e in ragione di ciò si era previsto che i canoni degli atti di concessione demaniale rilasciati dalle autorità portuali non costituissero corrispettivi imponibili ai fini dell?imposta sul valore aggiunto (articolo 1, comma 993, legge 27 dicembre 2006, n. 296).

Tuttavia, ai fini del parere, va affermato che, come sostenuto recentemente dal Consiglio di Stato, le Autorità portuali sono riconducibili alla nozione comunitaria di organismo di diritto pubblico,

richiamati come tali espressamente nell?Allegato III al codice degli appalti (decreto legislativo 12 aprile 2006 n. 163). Inoltre, lo stesso Consiglio di Stato ritiene che la legge n. 84 del 1994 configuri l?esercizio, da parte dell?Autorità portuale e del suo Presidente, *"di pubbliche funzioni con il conseguente utilizzo di poteri autoritativi nel contesto di azioni amministrative, non rette quindi da norme di diritto privato"*.

Secondo la relatrice, la qualificazione in senso pubblicistico delle Autorità portuali rileva in considerazione degli emendamenti 7.3 e 7.6, che escludono le Autorità portuali dal perimetro delle pubbliche amministrazioni rientranti nell?elenco ISTAT di cui all?articolo 1, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196 (legge di contabilità pubblica), con i conseguenti effetti sui processi di revisione della spesa per il personale previsti dall?articolo 9, comma 1, del decreto-legge n. 78 del 2010, convertito dalla legge n. 122 del 2010.

Occorre tenere conto, inoltre, che l?articolo 1 della legge n. 196 del 2009 dispone che le amministrazioni pubbliche incluse nell?elenco ISTAT concorrono al perseguimento degli obiettivi di finanza pubblica definiti in ambito nazionale e in coerenza con le procedure e i criteri stabiliti dall?Unione europea. L?ultimo elenco in tal senso, aggiornato annualmente dall?ISTAT, è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 30 settembre 2013 che include tra le Amministrazioni locali anche le Autorità portuali.

Al riguardo, si dovrebbe quindi valutare con attenzione l?esclusione con legge da quell?elenco, poiché l?inclusione di un ente è basata su norme classificatorie e definitorie proprie del sistema statistico nazionale e comunitario.

L?espressa esclusione delle Autorità portuali dall?elenco ISTAT, disposta con legge, nonché i possibili riflessi di tale esclusione sui saldi di finanza pubblica ai fini del rispetto del patto di stabilità e crescita in sede europea e, in particolare, per quanto riguarda i riflessi sull?indebitamento netto delle pubbliche amministrazioni, la inducono, quanto agli emendamenti 7.1, lettera b), 7.3 e 7.6, a proporre un parere non ostativo condizionato a una riformulazione aderente alle regole nazionali ed europee in tema di finanza pubblica.Propone un parere di nulla osta, invece, sul testo dell?articolo 7 e sugli altri emendamenti ad esso riferiti.

L?emendamento 7.0.1 reca disposizioni per la semplificazione dei compiti delle Autorità portuali e del ruolo dei porti. Il comma 2 dell?articolo proposto riproduce nella sostanza il contenuto degli emendamenti 7.3 e 7.6, escludendo le Autorità portuali, in considerazione delle funzioni loro affidate, dal perimetro delle pubbliche amministrazioni rientranti nell?elenco ISTAT. In base a quanto già osservato per gli emendamenti 7.1, lettera b), 7.3 e 7.6, la relatrice propone un parere non ostativo sull?emendamento 7.0.1, comma 2, condizionato a una sua riformulazione aderente alle regole nazionali ed europee in tema di finanza pubblica.

L?articolo 9 del disegno di legge apporta alcune modifiche all?articolo 9 della legge n. 84, con una riformulazione volta a snellire le competenze del Comitato portuale, lasciandone inalterata la composizione. In proposito occorre valutare l?opportunità di un coordinamento con gli articoli 15 e 16 della proposta di regolamento COM(2013) 296, dedicati rispettivamente alla consultazione degli utenti del porto e delle altre parti interessate. Per quanto concerne gli emendamenti 9.1 e 9.2, la relatrice propone di formulare un parere non ostativo.

L?articolo 10, nel modificare l?articolo 10 della legge n. 84 del 1994, allinea la durata dell?incarico di Segretario generale dell?Autorità portuale a quella prevista per il Presidente. Gli emendamenti 10.1, 10.5 e 10.4 in particolare escludono i dipendenti delle Autorità portuali dalla disciplina applicabile ai dipendenti pubblici. Al riguardo, in base a quanto già osservato per gli emendamenti 7.1, lett. b), 7.3, 7.6 e 7.0.1, comma 2, la relatrice propone di esprimere un parere non ostativo condizionato a una loro riformulazione aderente alle regole nazionali ed europee in tema di finanza pubblica.

L?articolo 11 sostituisce l?articolo 11 della legge n. 84, introducendo alcune modifiche in materia dei requisiti dei soggetti che compongono il collegio dei revisori dei conti. Al riguardo, la Commissione di merito dovrebbe valutare - secondo la relatrice - se i compiti del collegio dei revisori di conti debbano essere coordinati con quelli dell?organismo indipendente di vigilanza di cui all?articolo 17 della

proposta di regolamento COM(2013) 296, che tra i suoi compiti ha anche quello di assicurare un?applicazione efficace del principio di trasparenza finanziaria nell?uso dei fondi pubblici.

L?articolo 12 inserisce nella legge n. 84 un nuovo articolo 11-*bis*: esso prevede che le Autorità portuali, d?intesa con le regioni, le province e i comuni interessati, possano costituire sistemi logistico-portuali per il coordinamento delle attività di più porti e retroporti appartenenti a un medesimo bacino geografico o al servizio di uno stesso corridoio transeuropeo. Sull?articolo 12 insistono gli emendamenti 12.2 e 12.4, interamente sostitutivi. In riferimento all?articolo 12 e agli emendamenti 12.2 e 12.4, si dovrebbe valutare l?opportunità di fare riferimento al quadro normativo europeo per i corridoi transeuropei di cui al regolamento (UE) n. 1316/2013 e per le reti transeuropee di trasporto di cui al regolamento (UE) n. 1315/2013. Secondo la relatrice, non vi è nulla da osservare sugli emendamenti 12.1 e 12.3.

L?articolo 14 aggiorna l?articolo 13 della legge n. 84 - che dispone in tema di risorse finanziarie delle autorità portuali - alla luce delle modifiche normative intervenute nel corso degli anni e prevede una nuova categoria di entrate, quella relativa ai diritti di porto. L?articolo 15 modifica l?articolo 14 della legge n. 84, sotto vari profili: esso interviene anche sulla disciplina dei servizi tecnico-nautici di pilotaggio, rimorchio, ormeggio e battellaggio e sui criteri di formazione delle tariffe, nonché sulla disciplina del servizio di rimorchio. Al riguardo, si dovrebbe valutare se l'intervento sulle risorse finanziarie delle Autorità portuali dell?articolo 14 e la disciplina sui criteri di formazione delle tariffe dell?articolo 15, debbano essere coordinati con gli articoli 13 e 14 della proposta di regolamento COM(2013) 296, relativi rispettivamente ai diritti per i servizi portuali e ai diritti d?uso delle infrastrutture portuali, oggetto di ristrutturazione in direzione di una più diffusa applicazione dei principi di *"chi utilizza paga"* e di *"chi inquina paga"*. La relatrice ritiene che non vi sia nulla da osservare, per quanto di competenza, sull?emendamento 15.1.

L?articolo 17 sostituisce l?articolo 18 della legge n. 84, che disciplina la concessione di aree e banchine. La relatrice sottolinea che, in base al comma 7, l?atto di concessione è adottato all?esito di selezione effettuata tramite procedura di evidenza pubblica, nel rispetto dei principi europei di trasparenza, imparzialità, proporzionalità, efficienza e parità di trattamento, e che l?importo del canone sia parametrato in ragione della prevedibile redditività, per il concessionario, dell?area o della banchina interessata. In proposito, osserva che, a un primo esame, appaiono rispettati i principi dell?ordinamento europeo sia per quanto concerne il ricorso a procedure di evidenza pubblica per la concessione di aree e banchine sia per quanto concerne la fissazione della durata delle concessioni, che dovrà tenere conto del programma di investimenti previsto.

In riferimento ai contenuti dell?articolo 17 e ai relativi emendamenti la relatrice propone di formulare un parere di nulla osta. Reputa opportuno, comunque, valutare se i principi contenuti nella direttiva sull?aggiudicazione dei contratti di concessione, approvata dal Parlamento europeo il 14 gennaio 2014 e in attesa dell?adozione definitiva del Consiglio al fine della sua pubblicazione in Gazzetta ufficiale, siano applicabili anche alle concessioni rilasciate in base all?articolo 17. Secondo l?approccio della Commissione europea, infatti, la nuova direttiva sulle concessioni si applicherebbe in modo trasversale a contratti di concessione in tutti i porti europei.

Gli emendamenti 17.0.1, 17.0.4 e 17.0.3 modificano l?articolo 18-*bis* della legge n. 84 del 1994 in modo da aumentare la quota dell?imposta sul valore aggiunto dovuta sull?importazione delle merci introdotte nel territorio nazionale per il tramite di ciascun porto; essa sarebbe attribuita all?autorità portuale e finalizzata al finanziamento della realizzazione di opere nei porti. L?emendamento 17.0.4 è invece relativo a misure per la riduzione del consumo di energia nei porti. Su tali emendamenti propone di formulare un parere di nulla osta.

L?emendamento 20.0.1 definisce le procedure per approvare il Piano generale dei porti, che dovrà assicurare un indirizzo unitario alla politica dei porti. Su tale emendamento propone un parere non ostativo.

Per gli articoli 1 (finalità della legge n. 84 del 1994), 3 (Piano regolatore portuale), 4, 5 (che, in merito al dragaggio, dispone su norma oggetto di modifica in base all?articolo 22 del decreto-legge n. 69 del

2013), 8 (Presidente dell?Autorità portuale), 13 (Vigilanza sull?autorità portuale), 16, 18 (disciplina fiscale delle entrate delle autorità portuali di interesse statale, 19 (fondo per il finanziamento delle connessioni intermodali), 20, e relativi emendamenti, ritiene che non vi sono rilievi da formulare, per quanto di competenza.

La relatrice, infine, dà conto di uno schema di parere non ostativo con osservazioni, che riassume i rilievi appena svolti.

Nessun senatore chiedendo di intervenire, il PRESIDENTE, dopo aver verificato la presenza del numero legale, pone in votazione lo schema di parere.

La Commissione approva.

(687) ***GIACOBBE ed altri. - Modifiche alla legge 5 febbraio 1992, n. 91, recante nuove norme sulla cittadinanza***

(Parere alla 1a Commissione. Esame. Parere favorevole con osservazioni.)

Il relatore COMPAGNA (*NCD*) illustra il disegno di legge in titolo, concernente alcune specifiche casistiche relative all?acquisto della cittadinanza italiana.

In particolare, le questioni sono sostanzialmente tre: la riapertura dei termini per richiedere il riacquisto della cittadinanza italiana, così come regolato dalla legge 5 febbraio 1992, n. 91; l?attribuzione automatica della cittadinanza a quelle donne (e loro figli) che l?avevano perduta non per volontà, ma per matrimonio contratto con straniero, prima dell?entrata in vigore della Costituzione; la possibilità di riacquisto della cittadinanza attraverso l?espressione della propria volontà, per lo straniero o l?apolide del quale il padre o la madre o uno degli ascendenti in linea retta di secondo grado siano stati cittadini di nascita.

Per quanto riguarda il riacquisto, si tratta di consentire alle persone che, dovendo acquisire la cittadinanza del Paese di residenza, sono stati costretti a rinunciare alla cittadinanza italiana, in forza di legislazioni che sono ormai nella gran parte dei casi superate da normative che consentono la doppia o plurima cittadinanza.

La legge n. 91 del 1992 aveva stabilito un termine di due anni, per poter presentare domanda di riacquisto della cittadinanza italiana. Tale termine è stato poi prorogato con la legge 22 dicembre 1994, n. 736, e successivamente, con la legge 23 dicembre 1996, n. 662, fino al 31 dicembre 1997.

Il disegno di legge, quindi, riapre i termini per poter presentare domanda di riacquisto della cittadinanza italiana, senza fissare una scadenza temporale, ma limitandone l?accesso esclusivamente a coloro i quali, già cittadini italiani prima della data di entrata in vigore della legge 5 febbraio 1992, n. 91, l?avevano perduta per naturalizzazione.

Riguardo al secondo aspetto, si tratta dell'esigenza di riattribuire automaticamente la cittadinanza italiana alle donne ? e ai loro figli ? che l?avevano persa a causa del matrimonio contratto con straniero prima dell?entrata in vigore della Costituzione, per effetto della legge 13 giugno 1912, n. 555, allora vigente. La norma pone così rimedio a una disparità di trattamento tra uomo e donna.

Infine, il disegno di legge semplifica l?acquisto della cittadinanza italiana, da parte dello straniero o

apolide, del quale il padre o la madre o uno degli ascendenti in linea retta di secondo grado sono stati cittadini per nascita, richiedendo solo una dichiarazione di volontà. Attualmente, infatti, è previsto che l?oriundo possa richiedere la cittadinanza italiana solo se presta servizio militare, se assume pubblico impiego nello Stato, oppure se alla maggiore età risiede da due anni nel territorio italiano.

Per quanto riguarda i profili di compatibilità con l?ordinamento dell?Unione europea, il relatore rammenta anzitutto che gli Stati membri mantengono la piena sovranità in materia di condizioni e requisiti per l?acquisizione e la perdita della cittadinanza nazionale e che, in base all?articolo 9 del Trattato sull?Unione europea (TUE) e all?articolo 20 del Trattato sul funzionamento dell?UE (TFUE), è istituita una cittadinanza dell?Unione europea, attribuita automaticamente a ogni cittadino di uno Stato membro, che pertanto si aggiunge alla cittadinanza nazionale e non la sostituisce.

La rilevanza, per l?ordinamento europeo, della normativa nazionale sulla cittadinanza risiede dunque nel fatto che su di essa si basa la conseguente sussistenza della cittadinanza dell?Unione, conferita a ogni cittadino di uno Stato membro e che attribuisce: il diritto di circolazione e di soggiorno (articolo 21 TFUE), i diritti elettorali attivi e passivi alle elezioni del Parlamento europeo e alle elezioni comunali (articolo 22 TFUE), il diritto alla tutela diplomatica e consolare nei Paesi terzi (articolo 23 TFUE), il diritto di presentare petizioni al Parlamento europeo, di rivolgersi al Mediatore e alle istituzioni dell?Unione in una delle lingue ufficiali e di riceverne risposta (articolo 24 TFUE), il diritto di iniziativa (articolo 24 TFUE). A questi diritti se ne aggiungono molti altri, compresi quelli sanciti dalla Carta dei diritti fondamentali dell?Unione europea.

Conseguentemente, dall?attribuzione o meno a determinate categorie di persone della cittadinanza nazionale di uno Stato membro dell?Unione discende automaticamente la titolarità per tali persone di diritti e doveri attribuiti dai Trattati europei, cioè dello *status* di cittadino europeo, che esprime in modo chiaro la dimensione politica del processo di integrazione.

I trattati europei non prevedono una base giuridica per procedere al ravvicinamento delle legislazioni nazionali in tema di cittadinanza, e quindi spetta ai singoli Stati membri, in conformità al diritto internazionale, la competenza nel determinare i modi di acquisto e di perdita della cittadinanza nazionale.

Tuttavia, la competenza degli Stati membri nel definire le condizioni e i criteri per l?acquisto e la perdita della cittadinanza deve essere esercitata nel rispetto del diritto dell?Unione (sentenza della Corte di giustizia, del 19 ottobre 2004, nella causa C-200/02, *Zhu e Chen*), soprattutto in riferimento ai principi generali di non discriminazione e di parità di trattamento, come ad esempio nei casi di criteri e condizioni che violino i diritti fondamentali, che siano basati su motivi razziali o siano in contrasto con il principio di parità tra uomo e donna.

Inoltre, anche in considerazione della caratterizzazione politica della cittadinanza europea, le Istituzioni europee adottano talvolta approcci che tendono a suggerire agli Stati membri determinate soluzioni in materia di cittadinanza nazionale. Ad esempio, il Parlamento europeo, nella sua risoluzione del 2 aprile 2009 sui problemi e le prospettive concernenti la cittadinanza europea, ha invitato gli Stati membri a riesaminare le proprie leggi sulla cittadinanza e ad esplorare le possibilità di rendere più agevole per i cittadini non nazionali l?acquisizione della cittadinanza e il godimento dei pieni diritti, risolvendo in tal modo la discriminazione fra cittadini nazionali e non nazionali, in particolare a favore dei cittadini dell?Unione.

Per questi motivi, ad avviso del relatore, le norme del disegno di legge in esame non presentano profili di incompatibilità con l?ordinamento dell?Unione europea, ponendosi, al contrario, in una logica di attenuazione delle possibili disparità di trattamento tra uomini e donne, soprattutto in riferimento al pieno riconoscimento della titolarità e della facoltà di trasmissione della cittadinanza per le donne.

La questione dell?acquisto della cittadinanza italiana per gli stranieri nati e residenti in Italia, invece, esula espressamente dai contenuti del disegno di legge.

Tuttavia, la decisione della Corte di giustizia del 2004 già ricordata (*Zhu e Chen*) riguardava espressamente l?attribuzione della cittadinanza irlandese a chiunque fosse nato nell?isola, e in quel

caso la Corte statuì che tale competenza era di stretta pertinenza dello Stato irlandese e che non spettava ad altro Stato membro limitare gli effetti di tale attribuzione di cittadinanza, pretendendo un requisito ulteriore per il riconoscimento di tale cittadinanza al fine dell?esercizio delle libertà fondamentali previste dai Trattati. Anche la sentenza *Ruiz Zambrano* (Corte di giustizia, 8 marzo 2011, causa C-34/09) tratta espressamente dell?attribuzione della cittadinanza belga a chi nasce nel territorio del Belgio e delle conseguenze sul diritto di soggiorno dell?ascendente cittadino di Paese terzo.

La giurisprudenza europea, dunque, riafferma il principio della stretta competenza dei singoli Stati membri nell?attribuzione della cittadinanza nazionale, ma nel rispetto del diritto dell?Unione. Inoltre, quando si tratti di cittadini dell?Unione, l?esercizio di tale competenza, qualora leda i diritti riconosciuti e tutelati dall?ordinamento giuridico dell?Unione, può essere sottoposto a un controllo giurisdizionale condotto alla luce del diritto dell?Unione (Corte di giustizia, 2 marzo 2010, causa C-135/08, *Rottmann*, punti 47 e 48).

L?attribuzione della cittadinanza nazionale in base al cosiddetto *jus soli* è, pertanto, una delle possibili opzioni lasciate dal diritto dell?Unione alla competenza degli Stati membri, così come l?attribuzione in base al criterio dello *jus sanguinis*.

In riferimento a tale questione, pertanto, il diritto dell?Unione è assolutamente neutrale.

A conclusione della sua esposizione, il relatore dà conto di uno schema di parere favorevole con osservazioni, che riassume le questioni appena enunciate.

Nessun senatore chiedendo di intervenire, il PRESIDENTE, dopo aver verificato la presenza del numero legale, pone in votazione lo schema di parere.

La Commissione approva.

La seduta termina alle ore 14,20.

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE SUI DISEGNI DI LEGGE NN. 120 E 370

La Commissione, esaminati i disegni di legge in titolo e gli emendamenti riferiti all?Atto Senato n. 370 adottato quale testo base dalla Commissione di merito,
formula per quanto di competenza parere non ostativo sul testo e sugli emendamenti, con le seguenti osservazioni e condizioni:
si invita la Commissione di merito a valutare l?opportunità di preconformare il contenuto del disegno di legge ai corrispondenti articoli della proposta di regolamento europeo sull?accesso al mercato dei servizi portuali (COM(2013) 296), di guisa che l?eventuale approvazione di questa nel contesto europeo non valga a pregiudicare i legittimi affidamenti ingenerati dalla normativa interna nelle more regolante le singole fattispecie concrete. Si tenga conto del fatto che il regolamento europeo, una volta approvato ed entrato in vigore, sarà obbligatorio in tutti i suoi elementi, direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri (art. 288 TFUE) e, in quanto tale, abrogherà implicitamente la disciplina interna incompatibile;
valuti la Commissione di merito la coerenza della classificazione dei porti, modificata dall?articolo 2 del disegno di legge n. 370, con quanto previsto dal regolamento (UE) n. 1315/2013, il quale ha

suddiviso la rete dei trasporti europea in una rete globale e in una rete centrale, ivi includendo una serie di porti marittimi e interni italiani, nominativamente indicati; e ciò anche in riferimento al fatto che i suddetti porti saranno prioritari sia nel contesto del meccanismo per collegare l?Europa, sia in quello dei fondi strutturali, in un?ottica ? perseguita dalla Commissione europea ? di valorizzazione dei porti europei mediante la loro connessione alle reti TEN-T. Invero, ai sensi dell?articolo 7 del regolamento (UE) n. 1316/2013 (sul meccanismo per collegare l?Europa), nel settore dei trasporti, solo le azioni che contribuiscono a realizzare i progetti di interesse comune di cui al regolamento (UE) n. 1315/2013 (orientamenti dell?Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, TEN-T) sono ammesse a fruire delle dotazioni finanziarie previste;

valuti la Commissione di merito l?opportunità di effettuare un coordinamento del testo dell?articolo 3 del disegno di legge, che disciplina il piano regolatore portuale, con quanto previsto dall?articolo 6, comma 3-*ter*, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 (recante norme in materia ambientale), inserito dal decreto legislativo n. 128 del 2010, secondo cui "per progetti di opere e interventi da realizzarsi nell?ambito del Piano regolatore portuale, già sottoposti ad una valutazione ambientale strategica, e che rientrano tra le categorie per le quali è prevista la Valutazione di impatto ambientale, costituiscono dati acquisiti tutti gli elementi valutati in sede di VAS o comunque desumibili dal Piano regolatore portuale. Qualora il Piano regolatore Portuale ovvero le rispettive varianti abbiano contenuti tali da essere sottoposti a valutazione di impatto ambientale nella loro interezza secondo le norme comunitarie, tale valutazione è effettuata secondo le modalità e le competenze previste dalla Parte Seconda del presente decreto ed è integrata dalla valutazione ambientale strategica per gli eventuali contenuti di pianificazione del Piano e si conclude con un unico provvedimento".Si rileva infatti che la Relazione della Commissione europea sull?applicazione e l?efficacia della direttiva 2001/42/CE, sulla valutazione ambientale strategica, (COM(2009) 469), ha affermato che la direttiva sulla VAS e la direttiva sulla valutazione di impatto ambientale (VIA) "sono in larga parte complementari", ma che "tuttavia sono state individuate diverse aree in cui l?applicazione delle due direttive potrebbe sovrapporsi";

in riferimento all?articolo 6 del disegno di legge, si invita a considerare l?articolo 12, comma 2, della direttiva 2006/123/CE (sui servizi nel mercato interno), il quale vieta qualsiasi forma di automatismo che, alla scadenza del rapporto concessorio, possa favorire il precedente concessionario. Si invita inoltre a valutare attentamente la congruità del termine massimo di durata della concessione previsto a sessanta anni;

in riferimento agli emendamenti aggiuntivi 5.0.1 e 5.0.2 il parere è non ostativo in considerazione del richiamo alla normativa europea in materia di rifiuti, che non si applica ai materiali dragati solo se venga positivamente dimostrata la riconduzione degli stessi ai sottoprodotti o ai materiali esclusi dalla normativa, e di cui negli altri casi cessa l?applicazione sino al completamento delle procedure di recupero;

per quanto concerne il comitato portuale e le modifiche alla sua disciplina di cui all?articolo 9, si valuti l?opportunità di un coordinamento con gli articoli 15 e 16 della proposta di regolamento COM(2013) 296, dedicati rispettivamente alla consultazione degli utenti del porto e delle altre parti interessate;

valuti la Commissione di merito se i compiti del collegio dei revisori di conti di cui all?articolo 11 debbano essere coordinati con quelli dell?organismo indipendente di vigilanza di cui all?articolo 17 della proposta di regolamento COM(2013) 296 all?esame del legislatore europeo, tra i quali figura anche quello di assicurare un?applicazione efficace del principio di trasparenza finanziaria nell?uso dei fondi pubblici;

in riferimento all?articolo 12 e agli emendamenti 12.2 e 12.4 si dovrebbe valutare l?opportunità di fare riferimento al quadro normativo europeo per i corridoi transeuropei di cui al regolamento (UE) n. 1316/2013 e per le reti transeuropee di trasporto di cui al regolamento (UE) n. 1315/2013;

si dovrebbe valutare se la modifica delle risorse finanziarie delle Autorità portuali dell?articolo 14 e la disciplina sui criteri di formazione delle tariffe dell?articolo 15 debbano essere coordinate con gli articoli 13 e 14 della proposta di regolamento COM(2013) 296 all?esame del legislatore europeo,

relativi rispettivamente ai diritti per i servizi portuali e ai diritti d?uso delle infrastrutture portuali, oggetto di ristrutturazione, in direzione di una più diffusa applicazione dei principi di "chi utilizza paga" e di "chi inquina paga";
in relazione ai contenuti dell?articolo 17 e agli emendamenti ad esso riferiti, si rileva come sia opportuno valutare se i principi contenuti nella direttiva sull?aggiudicazione dei contratti di concessione, approvata dal Parlamento europeo il 14 gennaio 2014 e in attesa dell?adozione definitiva da parte del Consiglio UE, siano applicabili anche alle concessioni rilasciate in base all?articolo 17. Secondo l?approccio della Commissione europea, infatti, la nuova direttiva sulle concessioni si applicherebbe in maniera trasversale ai contratti di concessione in tutti i porti europei;
per gli articoli 1 (finalità della legge n. 84 del 1994), 3 (Piano regolatore portuale), 4, 5 (che, in merito al dragaggio, dispone peraltro su norma oggetto di modifica in base all?art. 22 del decreto-legge n. 69 del 2013), 8 (Presidente dell?Autorità portuale), 13 (Vigilanza sull?autorità portuale), 16, 18 (disciplina fiscale delle entrate delle autorità portuali di interesse statale, 19 (fondo per il finanziamento delle connessioni intermodali), 20, e relativi emendamenti, si formula parere non ostativo;
in riferimento, invece, all?articolo 7 del disegno di legge, l?espressa esclusione delle Autorità portuali dall?elenco ISTAT effettuata con legge, nonché i possibili riflessi di tale esclusione sui saldi di finanza pubblica valevoli ai fini del rispetto del patto di stabilità e crescita in sede europea e, in particolare, per quanto riguarda i riflessi sull?indebitamento netto delle pubbliche amministrazioni (sottosettore S1313 per quanto riguarda le Autorità portuali), inducono ad esprimere sugli emendamenti 7.1, lettera *b)*, 7.3 e 7.6 un parere non ostativo condizionato a una loro riformulazione aderente alle regole nazionali ed europee in tema di finanza pubblica. Si potrebbe ad esempio prevedere l?attribuzione all?ISTAT del compito, da esercitarsi entro il termine di tre mesi decorrente dall?entrata in vigore della presente legge e tenendo conto delle modifiche apportate alla legge 28 gennaio 1994, n. 94, di una nuova valutazione sulla sussistenza degli indici che permettono l?inquadramento delle Autorità portuali all?interno dell?elenco richiamato dall?articolo 1, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, in base ai criteri previsti dal regolamento (UE) n. 2223/96 o, qualora applicabile, in base ai criteri previsti dal regolamento (UE) n. 549/2013. Per le stesse motivazioni, sugli emendamenti 7.0.1, comma 2, 10.1, 10.5 e 10.4 si esprime un parere non ostativo condizionato a una loro riformulazione aderente alle regole nazionali ed europee in tema di finanza pubblica.

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE SUL DISEGNO DI LEGGE N. 687

La Commissione, esaminato il disegno di legge in titolo,
considerato che esso è diretto a disciplinare alcune specifiche casistiche relative all?acquisto della cittadinanza italiana ed in particolare: *1)* la riapertura dei termini per richiedere il riacquisto della cittadinanza italiana, ai sensi della legge 5 febbraio 1992, n. 91; *2)* l?attribuzione automatica della cittadinanza alle donne, e ai loro figli, che l?avevano perduta non per volontà, ma per matrimonio contratto con straniero, prima dell?entrata in vigore della Costituzione; *3)* la possibilità di richiedere il riacquisto della cittadinanza, da parte dello straniero o apolide del quale il padre o la madre o uno degli ascendenti in linea retta di secondo grado siano stati cittadini di nascita;
considerato che la regolamentazione dell?acquisizione e della perdita della cittadinanza nazionale è di competenza esclusiva degli Stati membri;
considerato che dalla titolarità della cittadinanza nazionale deriva direttamente la titolarità della cittadinanza europea (articolo 9 del Trattato sull?Unione europea e articolo 20 del Trattato sul funzionamento dell?Unione europea) e i connessi diritti, tra i quali: il diritto di circolazione e di soggiorno (art. 21 TFUE), i diritti elettorali attivi e passivi alle elezioni del Parlamento europeo e alle elezioni comunali (art. 22 TFUE), il diritto alla tutela diplomatica e consolare nei Paesi terzi (art. 23

TFUE), il diritto di presentare petizioni al Parlamento europeo, di rivolgersi al Mediatore e alle istituzioni dell?Unione in una delle lingue ufficiali e di riceverne risposta (art. 24 TFUE), il diritto di iniziativa (art. 24 TFUE);
considerato, peraltro, che, come affermato dalla giurisprudenza della Corte di giustizia UE (sentenza del 19 ottobre 2004, causa C-200/02, *Zhu e Chen*, e sentenza del 2 marzo 2010, causa C-135/08, *Rottmann*), la competenza in capo agli Stati membri nel definire le condizioni e i criteri per l?acquisto e la perdita della cittadinanza deve essere esercitata nel rispetto del diritto dell?Unione, soprattutto in riferimento ai principi generali di non discriminazione e di parità di trattamento, come ad esempio nei casi di criteri e condizioni che violino i diritti fondamentali, che siano basati su motivi razziali o siano in contrasto con il principio di parità tra uomo e donna;
ricordata la risoluzione del Parlamento europeo, del 2 aprile 2009, sui problemi e le prospettive concernenti la cittadinanza europea, in cui gli Stati membri sono stati invitati a riesaminare le loro leggi sulla cittadinanza e ad esplorare le possibilità di rendere più agevole per i cittadini non nazionali l?acquisizione della cittadinanza e il godimento dei pieni diritti, superando in tal modo la discriminazione fra cittadini nazionali e non nazionali, in particolare a favore dei cittadini dell?Unione,
esprime, per quanto di competenza, parere favorevole, con le seguenti osservazioni:
le disposizioni del disegno di legge in titolo non presentano profili di incompatibilità con l?ordinamento dell?Unione europea, ponendosi, al contrario, in una logica di attenuazione delle possibili disparità di trattamento tra uomini e donne, soprattutto in riferimento al pieno riconoscimento della titolarità e della facoltà di trasmissione della cittadinanza in capo alla donna;
in riferimento alla questione, pur espressamente esclusa dai contenuti del disegno di legge, della scelta del criterio di attribuzione della cittadinanza nazionale in base al criterio dello *jus soli* o in base al criterio dello *jus sanguinis*, il diritto dell?Unione rimane del tutto neutrale, lasciandola alla esclusiva competenza degli Stati membri.

1.5. Trattazione in Assemblea

1.5.1. Sedute

collegamento al documento su www.senato.it

Disegni di legge
Atto Senato n. 120
XVII Legislatura

Riforma della legislazione in materia portuale
Titolo breve: *riforma legislazione portuale*

Trattazione in Assemblea

Sedute dell'Aula

Seduta	Attività (esito)
N. 100 (pom.) 11 settembre 2013	**Dibattito connesso** Deliberata procedura abbreviata ex art. 81 comma 1 Reg. Senato

1.5.2. Resoconti stenografici

1.5.2.1. Seduta n. 100 (pom.) dell'11/09/2013

collegamento al documento su www.senato.it

SENATO DELLA REPUBBLICA
------ XVII LEGISLATURA ------

100a SEDUTA PUBBLICA
RESOCONTO STENOGRAFICO (*)
MERCOLEDÌ 11 SETTEMBRE 2013
(Pomeridiana)

_____

Presidenza del presidente GRASSO,
indi del vice presidente GASPARRI

_____

(*) Include l'ERRATA CORRIGE pubblicato nel Resoconto della seduta n. 101 del 12 settembre 2013
(N.B. Il testo in formato PDF non è stato modificato in quanto copia conforme all'originale)

_____

N.B. Sigle dei Gruppi parlamentari: Grandi Autonomie e Libertà: GAL; Il Popolo della Libertà: PdL; Lega Nord e Autonomie: LN-Aut; Movimento 5 Stelle: M5S; Partito Democratico: PD; Per le Autonomie (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE: Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE; Scelta Civica per l'Italia: SCpI; Misto: Misto; Misto-Sinistra Ecologia e Libertà:Misto-SEL.

_____

RESOCONTO STENOGRAFICO

Presidenza del presidente GRASSO

PRESIDENTE. La seduta è aperta *(ore 16,04)*.

Si dia lettura del processo verbale.

AMATI, *segretario*, *dà lettura del processo verbale della seduta del giorno precedente.*

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

Comunicazioni della Presidenza

PRESIDENTE. L'elenco dei senatori in congedo e assenti per incarico ricevuto dal Senato, nonché ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicati nell'allegato B al Resoconto della seduta odierna.

Preannunzio di votazioni mediante procedimento elettronico

PRESIDENTE. Avverto che nel corso della seduta odierna potranno essere effettuate votazioni qualificate mediante il procedimento elettronico.

Pertanto decorre da questo momento il termine di venti minuti dal preavviso previsto dall'articolo 119, comma 1, del Regolamento *(ore 16,08)*.

Informativa del Presidente del Consiglio dei ministri sul Vertice G20 di San Pietroburgo e conseguente discussione (ore 16,08)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: «Informativa del Presidente del Consiglio dei ministri sul Vertice G20 di San Pietroburgo».

Ha facoltà di parlare il presidente del Consiglio dei ministri, onorevole Letta.

LETTA, *presidente del Consiglio dei ministri*. Signor Presidente, onorevoli senatori, a San Pietroburgo, al Vertice G20 del 5 e 6 settembre scorso al quale ho partecipato insieme al ministro Saccomanni, abbiamo avuto la conferma che, pur tra tanta fatica, l'economia mondiale sta uscendo dalla crisi. Per la prima volta dal 2008, cioè da quando di fatto è nato il G20 in questo formato, non si è discusso infatti di salvataggi, di crisi di debiti sovrani o di fibrillazioni insostenibili sui mercati, ma ci si è confrontati sullo sviluppo, sul lavoro e sulla crescita, che sono stati il cuore di questo G20.

Del G20 si è parlato, sui giornali e sulla grande stampa internazionale, per la Siria. In verità, la Siria non era all'ordine del giorno: si è trattato di un passaggio inserito all'interno di una discussione, che, in verità, era tutta proprio sui temi che adesso voglio svolgere qui, insieme a voi, ovvero i temi dello sviluppo e del lavoro.

Per la prima volta il nostro Paese non è stato trattato da sorvegliato speciale, da pericolo per la stabilità dell'Unione europea e dell'intera economia, da recidivo cui assegnare con sufficienza il solito pacchetto di compiti a casa. Siamo arrivati a San Pietroburgo forti del lavoro svolto in questi mesi e in questi anni: un lavoro che è stato foriero di risultati positivi. Ovviamente, siamo arrivati forti del lavoro e dei tanti sacrifici fatti con fatica da tutti gli italiani e - lo si legge nel Piano d'azione allegato alla Dichiarazione finale del G20 - siamo stati promossi per i risultati raggiunti.

Sacrifici e lavoro hanno trovato un ulteriore riconoscimento, e voglio quindi cominciare da questo punto dicendo che questo è stato un grande risultato, un risultato importante, figlio di un lavoro collettivo, figlio del lavoro di questi anni. E posso soltanto permettermi di segnalare con grande forza che questo riconoscimento possiamo rovinarlo in un attimo: basta che buttiamo via la fatica e la stabilità che abbiamo riconquistato faticosamente e ritorniamo facilmente dentro una condizione di grandissima difficoltà. *(Applausi dai Gruppi PD e SCpI e dei senatori Liuzzi, Razzi e Torrisi)*. Lo dico in particolare oggi, in un giorno nel quale abbiamo visto e toccato con mano cosa vuol dire che i nostri tassi di interesse, invece di continuare a scendere, come hanno fatto nei mesi scorsi, continuano a soffrire sotto il peso dell'instabilità politica. Quello dell'instabilità è un costo pesante per i cittadini, per le imprese, perché è un costo che è pagato in termini di tassi di interesse sul debito. Lo sappiamo tutti, ma lo voglio soltanto ricordare per memoria di ognuno di noi: noi paghiamo ogni anno 85 miliardi di euro non di debiti ma per mantenere in vita il debito così come esso è; se sbagliamo, quegli 85 diventano 87, 88, 89; se facciamo bene, diventano 81, 80, 79. I tedeschi pagano 20 miliardi meno di noi in termini di peso del debito, i francesi 30 miliardi meno di noi, gli spagnoli addirittura 50 miliardi meno di noi di tassi di interesse sul debito; lo dico perché in quest'Aula, come nell'Aula della Camera ci accapigliamo e discutiamo nelle Commissioni per spostare 10 o 50 milioni da una parte all'altra del bilancio, ma basta che facciamo le scelte giuste sul tema della stabilità politica complessiva e queste possono valere, per esempio, un miliardo di euro secchi da qui alla fine dell'anno; se le sbagliamo queste possono valere un miliardo o un miliardo e mezzo di euro in più di costo del servizio del debito pubblico. Ecco perché voglio qui sottolineare il risultato positivo di questi anni di fatica, raggiunto con la promozione ottenuta al G20 proprio per questo aspetto; ci vuole un attimo soltanto per buttare via tutti i sacrifici che abbiamo fatto e il risultato positivo raggiunto in questi anni. *(Applausi dai Gruppi PD, SCpI e PdL)*.

Veniamo all'agenda del G20. La Presidenza russa l'ha fortemente organizzata intorno al tema della crescita, declinando la questione in quattro sessioni di lavoro: l'economia globale, lo sviluppo, il lavoro, il commercio. Ad esse si è aggiunta una sessione informale, che abbiamo apprezzato molto, con le parti sociali: i sindacati e gli imprenditori al livello globale, la *business community*. Una discussione alla quale ha partecipato, tra l'altro, in rappresentanza delle imprese, una personalità

italiana, l'amministratore delegato dell'ENEL, Fulvio Conti. Infine, la Siria, cui è stata dedicata la cena del primo giorno, oltre a numerosi incontri bilaterali.

Parto dai *dossier* economici: durante il Vertice sono emerse tutte le differenze tra Paesi emergenti e industrializzati; differenze di posizioni e di prospettiva, che restano profonde. Penso, ad esempio, all'apertura delle frontiere commerciali, agli *spillover* negativi delle politiche monetarie.

A fronte di queste divergenze, al G20 si sono però ottenuti sicuramente risultati concreti. È vero, le negoziazioni sono sempre più complicate. Quando però conducono ad un accordo, questo è decisivo e dirimente. Basti pensare ai passi avanti che sono stati fatti sul fronte fiscale (insisto su questo punto): un traguardo che non avremmo potuto raggiungere altrimenti (entrerò nel merito dei singoli temi).

Alla vigilia del G20, l'Italia si era posta sette priorità sui diversi punti dell'agenda economica. Innanzitutto, la crescita, cioè la necessità che la crescita fosse al centro dell'agenda globale, dopo i mesi e gli anni in cui (penso ai vertici economici del G20 di Los Cabos o di Cannes) i temi chiave erano invece l'instabilità finanziaria, i salvataggi, le emergenze. Il Piano d'azione del G20 di San Pietroburgo delinea invece una visione chiara, con impegni precisi. Abbiamo chiesto e ottenuto, per stimolare la crescita, la stessa determinazione dimostrata per centrare il pareggio di bilancio, ed è anche questo un fatto culturalmente e strategicamente molto importante. Occorre uscire da quella contrapposizione sterile tra austerità e sviluppo e crescita. Occorre ribadire, ancora una volta, che il rigore fine a sé stesso non basta, se non ci sono accanto politiche per la crescita.

Dal G20 tutti i Paesi sono usciti con impegni di politica economica. Per l'Italia essi coincidono in pieno con l'agenda che in questo Parlamento abbiamo insieme definito: l'impegno a dare liquidità alle piccole e medie imprese, pagando rapidamente i debiti della pubblica amministrazione, in linea con quanto il Governo Monti ha deciso qualche mese fa; l'impegno a favorire l'ingresso nel mercato obbligazionario anche delle piccole e medie imprese, che devono essere e rimanere ancora di più al centro della nostra attenzione, con l'estensione dei fondi di garanzia, gli incentivi con gli investimenti di capitale.

Ci siamo poi impegnati a lanciare il programma di attrazione degli investimenti che chiamiamo «Destinazione Italia» entro l'autunno, per renderlo operativo al più presto. Ci siamo impegnati a continuare la semplificazione ed il miglioramento della giustizia, in particolare di quella amministrativa e civile, vitali per ridurre i costi di transazione per le imprese.

La seconda priorità era il lavoro, soprattutto quello giovanile: un impegno molto forte, a partire dal Consiglio europeo di giugno e dal G8 di luglio. Il G20 ha lanciato un chiaro messaggio, chiedendo a tutti gli Stati di adottare misure per la crescita accompagnate da politiche attive per il lavoro. A questo proposito, ricordo un fatto molto importante: il vertice del G20 per la prima volta ha applicato un metodo che abbiamo introdotto in Italia a giugno, con un'attività che ha visto insieme protagonisti per l'Italia i Ministri che mi sono a fianco: il Ministro delle finanze ed il Ministro del lavoro. Il vertice che ospitammo a Roma il 14 giugno tra Francia, Italia, Spagna e Germania è stato un vertice tra Ministri delle finanze e del lavoro insieme, un formato che a livello internazionale non si era fino ad ora sviluppato. Insisto tanto su questo punto, che il G20 ha rilanciato (tanto che a Mosca probabilmente il lavoro preparatorio più importante è stato quello al quale hanno partecipato i Ministri delle finanze e del lavoro), perché è l'inizio dell'applicazione di quel concetto di cui parlavo prima: il cuore di tutto non sono i Ministeri dell'economia finanziaria, ma il cuore di tutto è un complesso di politiche economiche in cui i Ministri del lavoro giocano un ruolo fondamentale, perché sono quelli che più di tutti hanno, alla fine, il contatto con la gente, i lavoratori, le persone che hanno bisogno del rapporto con il *welfare*.

Cito questo punto perché l'ho considerato un passo avanti molto importante delle istituzioni internazionali, che guardano e devono guardare sempre di più ai temi non soltanto nella centralità degli aspetti finanziari. È un errore immaginare che il cuore di tutto siano le decisioni finanziarie: il cuore di tutto deve essere la somma delle decisioni, e bisogna cercare di mettere insieme i vari aspetti. Sono quindi particolarmente contento che la scelta che abbiamo lanciato qui da Roma sia diventata e stia diventando sempre di più, con il G20, il metodo di lavoro più normale.

Sul tema del lavoro, nel Piano d'azione l'Italia ha assunto impegni netti che voglio confermare qui rispetto alla legge di stabilità e ai prossimi progetti di politica economica. Tagliare il costo del lavoro è il cuore di tutte le politiche per la crescita rispetto al tema del cuneo fiscale. Ricordo inoltre la rapida introduzione della *Youth Guarantee*, la riforma dei centri pubblici per l'impiego. Credo che queste siano questioni di grandissima importanza e centralità su cui lavoreremo.

La terza priorità italiana era la regolazione dello *shadow banking*, di tutto ciò che è finanza ombra ed è fuori dalla regolazione che fino ad oggi invece le istituzioni internazionali sono riuscite a creare. La dichiarazione finale include una tabella di marcia serrata da portare avanti, insieme al Financial Stability Board, entro il 2015. È la prima volta che questo accade, e lo considero un altro passo importante, perché la finanza non sia senza regole, finendo in questo modo per debordare e creare quei bubboni che abbiamo visto essere alla base della grande crisi che abbia dietro le spalle.

Il quarto obiettivo riguardava la lotta all'evasione fiscale. In particolare, abbiamo spinto perché entro il 2015 tutti i Paesi del G20 siano obbligati a procedere con il sistema dello scambio automatico delle informazioni, come nuovo standard globale per la lotta all'evasione. È una rivoluzione. Le economie che valgono, quelle che si riunivano a San Pietroburgo (l'80 per cento della ricchezza mondiale) si sono impegnate a lottare contro i paradisi fiscali; una lotta che è per noi oggi la grandissima priorità. Lì si vanno a ritrovare le risorse, quelle risorse di capitali italiani su cui non si pagano le tasse in Italia e che finiscono per andare fuori sottraendo risorse al nostro bilancio pubblico. *(Applausi dai Gruppi PD, PdL e SCpI e della senatrice Bencini).* Sappiamo tutti che su questo tema non ci sono logiche nazionali che contano: o c'è un grande accordo globale ed internazionale oppure i risultati non si riescono a raggiungere.

Il quinto obiettivo, sempre sul tema tasse, era quello che toccava la lotta all'elusione fiscale. Il G20 ha accolto ed approvato un piano molto importante, e lo voglio qui sottolineare perché, come penso sia chiaro a tutti, su questi temi l'attenzione della pubblica opinione, che era ovviamente tutta concentrata sulla Siria, è stata un po' più lasca. Considero però molto importante il tema dell'elusione fiscale, perché per il nostro bilancio pubblico si perdono tanti soldi. È la cosiddetta questione BEPS (*base erosion and profit shifting*) ossia tutte quelle norme che consentono alle multinazionali di eludere i meccanismi fiscali tra Paese e Paese, finendo per non pagare le tasse dovute, soprattutto sul lavoro, nei singoli Paesi e riuscendo ad eludere così il fisco. Un accordo come questo rappresenta un grande passo avanti; abbiamo lavorato molto per raggiungerlo e credo sia stato uno degli obiettivi forse più importanti dell'intero G20.

Il sesto obiettivo era l'accordo globale contro la corruzione a livello internazionale. Abbiamo fortemente spinto sull'impegno di tutti i Paesi ad adottare le convenzioni ONU ed OCSE, e a dotarsi di strumenti legislativi ed operativi adeguati. Ovviamente vigileremo attentamente affinché tali impegni non rimangano lettera morta.

La settima priorità - voglio mettere molta enfasi anche su questo punto - era la lotta al protezionismo, che nel commercio finisce per creare le condizioni peggiori per la crescita. E un Paese come l'Italia, ad economia aperta per definizione, con il protezionismo finisce per perdere più di tutti gli altri. L'accordo che è stato individuato, che prevede di posporre fino al 2016, quindi più di quanto nei testi iniziali era indicato, il blocco di nuove forme di protezionismo lo considero molto, molto importante.

Riassumendo, obiettivi centrati ma ancora tanto lavoro da fare. Sul piano strettamente politico il G20 ha costituito un'occasione di dialogo con i Paesi emergenti: penso al Brasile, alla Cina, all'India, al Sudafrica, come pure ad alcuni Paesi definiti come «i prossimi 11», tra i quali la Corea del Sud, l'Indonesia, il Messico, la Turchia. Da San Pietroburgo è giunta l'opportunità di rafforzare un percorso comune rivolto alla crescita e a un maggiore scambio politico e commerciale. In questa chiave vanno letti gli incontri bilaterali che abbiamo avuto con Corea del Sud, Messico, Russia, Cina, Giappone e Singapore. A tutti abbiamo illustrato il cosiddetto piano Destinazione Italia, nella nostra volontà di metterlo a punto - ovviamente non è ancora pronto - e a tutti abbiamo ricordato soprattutto la grande opportunità di visibilità e interazione offerta da Expo Milano 2015 che anche in quella sede è stata vista - lo è a maggior ragione per noi - come una grandissima e straordinaria opportunità per

raccontare il meglio dell'Italia dentro uno scenario globale e per attrarre investimenti.

Dopodiché, il G20 si è concentrato ovviamente sulla questione della Siria. Su questo tema voglio sviluppare la parte più consistente della mia riflessione insieme a voi. È possibile percorrere la strada della pace? Possiamo uscire da questa spirale di dolore e morte? Solo qualche giorno fa, Papa Francesco ha sollevato dal sagrato della Basilica vaticana questi interrogativi, che sono echeggiati con forza straordinaria e vibrante nella piazza reale di Roma e nella piazza virtuale della comunità internazionale; interrogativi che colpiscono il mondo e ciascuno di noi e impongono risposte all'altezza del dramma smisurato che essi evocano. *(Applausi dai Gruppi PD, PdL, GAL, SCpI e Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE)*.

Su questa spirale di dolore e di morte in Siria, sulle immagini spaventose diffuse dai circuiti internazionali, sulla contabilità incerta e drammatica delle vittime, sui milioni di disperati che giorno dopo giorno transitano oltre i confini di quel Paese, il nostro Governo ha mantenuto e intende mantenere un raccordo trasparente e sistematico con questo Parlamento. Già nelle comunicazioni del 27 agosto presso le Commissioni affari esteri di Camera e Senato il ministro Bonino ha messo in evidenza i capisaldi della nostra posizione. Oggi voglio qui confermare quell'impostazione, aggiornandola naturalmente alla luce di quanto successo.

Prima di tutto c'è una condanna netta ed inequivocabile ribadita in ogni consesso nazionale e internazionale, formale e informale, nei confronti dell'utilizzo delle armi chimiche, come quello avvenuto nei dintorni dei quartieri orientali di Damasco lo scorso 21 agosto *(Applausi dai Gruppi PD, PdL, SCpI e GAL)*, e la censura per un atto che si configura, senza alcun dubbio, come un crimine contro l'umanità che, in quanto tale, esige una sanzione dura, pronta e adeguata da parte della comunità internazionale. È questa, del resto, la posizione dei nostri alleati statunitensi, ai quali ribadiamo la nostra vicinanza e amicizia, particolarmente oggi, 11 settembre, giorno che evoca un dramma che non deve mai più ripetersi. *(Applausi dai Gruppi PD, PdL, GAL, SCpI, Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE, LN-Aut e della senatrice De Petris)*. L'uso delle armi chimiche, dicevo, non può diventare un precedente ed è il confine invalicabile; è la negazione stessa del nostro percepirci essere umani in relazione gli uni con gli altri. Per questo, la comunità internazionale deve assumere in pieno le responsabilità che le sono proprie. Per questo, occorre adottare subito misure di deterrenza in grado di prevenire in Siria, nell'intera regione e dovunque il ricorso a questi micidiali strumenti di morte e paura. Questi strumenti, lo ricordo, sono stati banditi dalla coscienza dei popoli, oltre che dal diritto, oltre novant'anni fa.

Il secondo pilastro della nostra posizione, ribadita anche a San Pietroburgo, è la centralità del ruolo dell'Organizzazione delle Nazioni Unite quale supremo garante della pace e della sicurezza internazionale. Questa funzione non può né deve essere scalfita. Sono convinto che per il Consiglio di sicurezza dell'ONU esiste ancora lo spazio - angusto ma percorribile - per adottare misure urgenti e incisive capaci di assicurare la messa in sicurezza delle armi chimiche in Siria e di prevenirne l'uso.

Dobbiamo appunto percorrerlo, quello spazio. Il nostro Governo sta lavorando, in ogni sede per incoraggiare queste dinamiche sul piano diplomatico, in primo luogo perché crediamo che un'azione militare al di fuori del quadro di legittimità assicurato dalle Nazioni Unite finirà per ingenerare reazioni e controreazioni imprevedibili e pericolose.

Per questo abbiamo deciso e comunicato ai nostri alleati che l'Italia non parteciperà ad interventi militari in assenza di un preventivo mandato delle Nazioni Unite. *(Applausi)*.

Il terzo punto è l'impegno per la costruzione di una posizione comune tra i Paesi dell'Unione europea. Ogni crisi internazionale è una sfida per la pace della regione e dei Paesi interessati. Oggi, però, più che mai è anche una sfida per l'Europa, per il futuro dell'Unione europea, in un mondo in straordinaria e complessa trasformazione, una sfida per la nostra politica estera e di sicurezza comune e per la credibilità stessa del progetto comunitario.

Ogni Governo europeo ha la propria agenda e i propri condizionamenti esterni: lo sappiamo. Tuttavia, è cruciale che, a dispetto di queste differenze, tutti sappiamo trovare un codice in comune per parlare con una voce sola: la voce dell'Europa, la voce dell'Europa unita. Se non lo facciamo, la pena è certa e

senza appello: la condanna all'irrilevanza, una pena altissima che non possiamo e non vogliamo permetterci. È una pena che l'Italia sta cercando e cercherà sempre di sventare, contrastando ogni tentazione di rinazionalizzare le politiche estere, da qualunque parte essa si manifesti.

A questi punti, il Ministro degli affari esteri, il Ministro della difesa, il sottoscritto e il Governo tutto si sono attenuti con coerenza, anche nei più recenti sviluppi della vicenda siriana, e li abbiamo promossi in tutti i fori in cui si è articolata la consultazione diplomatica multilaterale.

Proprio in funzione di questa impostazione, e in coerenza con quanto affermato finora, va letta quindi l'adesione dell'Italia al documento sottoscritto a margine della riunione del G20 di San Pietroburgo venerdì scorso, sottoscritto da 11 Paesi in quella sede e poi da altri successivamente (Germania in testa). È un documento che quindi è stato sottoscritto da tutti i Paesi europei e da tutti i Paesi occidentali del G20.

A questo proposito ricordo che, su iniziativa italiana e spagnola, è stato aggiunto al comunicato di San Pietroburgo un paragrafo finale che impegna i firmatari europei a lavorare per conseguire una posizione comune europea. Proprio questo riferimento ha aperto la strada al consenso registratosi nella riunione informale del giorno successivo dei Ministri degli esteri europei svoltasi a Vilnius sulla posizione unitaria dell'Unione europea, che poi è stata manifestata dall'Alto rappresentante per gli affari esteri e la politica di sicurezza, Catherine Ashton.

È una posizione, lo confermo, che si pone in coerenza con la Dichiarazione di San Pietroburgo: anch'essa, infatti, avverte che la comunità internazionale non può restare inerte dinanzi alla barbarie delle armi chimiche ed invoca una chiara e forte risposta. Questi crimini sono inaccettabili e non possono godere di impunità.

Fin qui le dichiarazioni di intenti, i comunicati, le parole. Ora dobbiamo operare per trasformare in fatti ciò che dichiariamo. Dobbiamo raddoppiare i nostri sforzi affinché il Consiglio di sicurezza abbia davvero l'opportunità di adottare misure incisive e di centrare tutti questi obiettivi di deterrenza.

Lo spazio per una soluzione alternativa esiste ancora. Negli ultimi due giorni questa opportunità è stata finalmente qualificata da qualche segnale incoraggiante: mi riferisco in particolare alla proposta russa di porre l'arsenale chimico siriano sotto controllo internazionale.

L'iniziativa di Mosca e la immediata disponibilità americana, del presidente Obama, a esaminarla lanciano due messaggi. Il primo sul metodo: una soluzione politica resta possibile, come noi abbiamo detto fin dall'inizio. Il secondo sulla sostanza: pur senza condonare le responsabilità per il passato (che gli appropriati organismi internazionali dovranno accertare e comunque sanzionare), la priorità ora è una: evitare che l'uso criminale delle armi chimiche si ripeta.

A questi messaggi si è associata l'Unione europea, sempre attraverso la dichiarazione unitaria, per voce dell'alto rappresentante Catherine Ashton, che ha ribadito la necessità di dare seguito alla proposta attraverso meccanismi stringenti di attuazione e di verifica. Attuazione e verifica. Dalle parole ai fatti, appunto.

Onorevoli senatori, non facciamoci però illusioni. Ho speranza, ma non facciamoci illusioni. La strada diplomatica resta in salita. Per conquistare consistenza è necessario che questa opzione sia corredata di garanzie e di verifiche. Si tratta comunque di una pista, una strada da battere con determinazione e buona volontà. Una strada che rispecchia gli auspici che l'Italia da giorni formula: essendo ormai accertato l'uso delle armi chimiche in Siria, la prima urgenza è uno sforzo della comunità internazionale per sanzionarlo e prevenirne la reiterazione.

Tra qualche giorno partirò per New York, insieme al ministro Bonino, per la sessione inaugurale dell'Assemblea delle Nazioni Unite. Lì rilanceremo la scelta italiana a favore della centralità dell'ONU, e sarà l'occasione per contribuire a ulteriori passi avanti nel percorso di pace intrapreso.

Dalla questione delle armi chimiche vorrei ora, insieme a voi, allargare lo sguardo su due aspetti più generali che interrogano con analoga urgenza la nostra responsabilità e la nostra stessa coscienza. In primo luogo, le prospettive del conflitto in Siria, al di là della vicenda delle armi chimiche. Siamo e restiamo convinti che nessuna delle parti in conflitto sia in grado di prevalere sul piano militare, né

sarebbe in grado di stabilizzare efficacemente il Paese attraverso vittorie sul campo. Una soluzione politica, negoziata, rimane l'unica opzione praticabile per una stabilizzazione duratura della Siria e della regione.

Per fare questo, dobbiamo continuare a sostenere la convocazione della Conferenza di Ginevra 2; urgente, indispensabile. Alcuni fattori hanno sinora ritardato l'avvio del processo negoziale, non escluse le incomprensioni tra gli stessi promotori dell'iniziativa.

Peraltro, oltre a rivelare i tratti più atroci di una guerra civile, il dramma siriano assume sempre di più i connotati di una guerra per procura, e dunque è ora necessario che tutti gli attori che svolgono un ruolo in questa crisi accettino di disinnescare i combattimenti sul territorio.

Chiudo su questo punto - e vengo al secondo - condividendo con voi alcune riflessioni sulla risposta cui ci chiama la drammatica emergenza umanitaria. A San Pietroburgo con alcuni Paesi alleati (tra cui il Regno Unito, la Francia, il Canada e il Giappone) abbiamo stabilito di aumentare da subito le risorse per l'emergenza umanitaria, peri profughi, dato che, ad oggi, le agenzie dell'ONU hanno a disposizione fondi pari a meno della metà di quanti ne sarebbero necessari. Insieme abbiamo deciso di intervenire sul piano sanitario a sostegno delle vittime degli agenti chimici; insieme abbiamo valutato la modalità per rimuovere gli ostacoli all'instradamento dell'assistenza umanitaria nel Paese. Sono tre scelte importantissime.

Mi soffermo sulla prima, confermandovi che li abbiamo deciso un forte incremento dei contributi al Piano di risposta umanitaria delle Nazioni Unite. Il Governo italiano ha annunciato a San Pietroburgo lo stanziamento di 50 milioni di dollari come ulteriore nostro contributo alla gestione dell'emergenza. Ieri stesso ho parlato sulle modalità di utilizzo di questi 50 milioni di dollari che il Governo italiano proporrà al Parlamento di destinare ai profughi e alla gestione dell'emergenza lì, per evitare ovviamente che tutto questo si traduca in un dramma globale ancora più clamoroso, con il direttore esecutivo del *World food programme*, la signora Ertharin Cousin, ribadendo il nostro pieno sostegno al lavoro che le agenzie umanitarie dell'ONU stanno portando avanti nella regione.

Dobbiamo alleviare le sofferenze in Siria e degli Stati vicini, sui cui confini si sono già accalcati 2 milioni di profughi. Ripeto la cifra perché è impressionante: 2 milioni di profughi. È un intervento essenziale per ragioni umanitarie e per evitare il collasso dell'economia e della società di Paesi la cui stabilità è preziosa per la sicurezza regionale e mondiale. Penso alla Giordania; ma penso anche al Libano, dove opera - e in modo meravigliosamente efficace - un avamposto d'Italia, quel contingente UNIFIL che ci rende, in definitiva, un Paese confinante con la crisi siriana.

Onorevoli senatori, due giorni fa a Palazzo Chigi ho avuto il privilegio di ricevere, insieme al vice presidente Alfano e al ministro Bonino, Domenico Quirico, un uomo finalmente libero... *(Applausi)* ...strappato da una terra che invece, purtroppo, continua a nascondere un altro grande italiano, padre Dall'Oglio. Negli occhi di Quirico ho letto la sofferenza di un dramma, che certo è stato individuale, ma che riguarda e investe noi e il nostro stesso ruolo. Dai suoi racconti, dalle sue parole affiora forte, infatti, tutta la complessità del tempo in cui viviamo; una complessità straordinaria, in questo caso tragica, cui abbiamo la responsabilità e il dovere di corrispondere con scelte faticose e coraggiose: scelte all'altezza delle istituzioni che abbiamo l'onore di servire e delle aspettative dei nostri cittadini, che ci chiedono decisioni in grado di preservare la sicurezza e garantire la pace. *(Applausi dai Gruppi PD, PdL, SCpI, Aut (SVP-UV-PATT-UPT)-PSI-MAIE e GAL)*.

PRESIDENTE. Ringrazio il Presidente del Consiglio per il suo intervento e la sua disponibilità.

Dichiaro aperta la discussione sull'informativa del Presidente del Consiglio dei ministri.

È iscritto a parlare il senatore Casini. Ne ha facoltà.

CASINI *(SCpI)*. Signor Presidente del Senato, signor Presidente del Consiglio, dividerò in due parti il mio breve intervento, seguendo la traccia dell'informativa del presidente Letta: le prime riflessioni sono sulla dichiarazione finale del Vertice di San Pietroburgo per la crescita e l'occupazione, mentre la seconda parte affronterà il tema della Siria.

Vorrei evitare di ripetere le considerazioni che il presidente Letta ha svolto, poiché tutti noi abbiamo

conoscenza della questione e dei termini in cui essa si presenta al Parlamento, ma vorrei riassumere il tutto con una frase: è molto difficile rialzarsi, ma è molto facile compromettere i risultati in un solo momento.

Signor Presidente del Consiglio, noi sappiamo che se lei si è presentato a San Pietroburgo con le carte in regola, questo è stato prima di tutto grazie al sacrificio degli italiani e poi allo strumento con cui questi sacrifici si sono realizzati: sono state le azioni conseguenti, coerenti e dolorose, che il governo Monti prima e il governo che ella presiede oggi, coerentemente hanno messo in atto per il risanamento del bilancio pubblico e per il rilancio del nostro Paese. Tutto quello che dovesse intervenire oggi a bloccare questo lavoro, rendendo vani i sacrifici degli italiani, si configurerebbe come un atto di pura irresponsabilità politica.

Per questo, lo dico con franchezza, guardando in faccia i colleghi degli altri Gruppi politici, ci rendiamo conto che la situazione è delicata per tante ragioni, che coinvolgono personalità politiche importanti e fondamentali per alcune aree in particolare; ma noi riteniamo che queste incomprensioni debbano essere superate facendo leva sul rispetto delle regole dello Stato di diritto, sul rispetto che sempre si deve nutrire per i membri del Parlamento, in particolare - per chi tali li ritiene - per gli avversari politici, e che possa responsabilmente compromettere l'esito di questo Governo. Lo sforzo che gli italiani stanno facendo suo tramite non può essere interrotto e, soprattutto, non può essere vanificato.

Voglio dire anche un'altra cosa rivolgendomi al ministro Saccomanni. Non mi è piaciuto lo spettacolo estivo di un Ministro che viene tirato per la giacca dagli uni e dagli altri rendendogli ancora più complicato il lavoro che, responsabilmente e con spirito di servizio, sta facendo per il nostro Paese. Voglio esprimere a lei, signor Ministro, la solidarietà mia e del mio Gruppo. *(Applausi dai Gruppi SCpI e PD)*.

Il Governo Letta non è il secondo tempo della nostra campagna elettorale: è un Governo di compromesso politico, perché così è inevitabilmente. Ci sono punti che stanno più a cuore al centrodestra e punti che stanno più a cuore ad altre parti politiche, ma dobbiamo dare a chi ci governa il compito di fare una sintesi, perché se su ogni questione siamo all'ultima spiaggia voi capite che diventa impossibile per chiunque governare, e credo che nessuno, purtroppo, abbia la bacchetta magica.

Questo è quasi tutto. Dopodiché siamo d'accordo sul coinvolgimento delle parti sociali, sul fatto che bisogna abbinare rigore e crescita, sulla necessità che la lotta all'evasione fiscale e alle elusioni venga posta in essere a livello planetario perché altrimenti è impossibile che ciascun Paese possa efficacemente affrontare la questione.

In ordine all'ultima considerazione che intendo fare sul primo capitolo, siamo fortemente convinti che bisogna fare uno sforzo per abbassare le tasse sul lavoro. Sul tema del cuneo fiscale l'Italia si è impegnata. Sono importantissime sia le misure sull'IMU che il blocco dell'aumento dell'IVA, ma oggi c'è la necessità di dare un drastico segnale sul tema del cuneo fiscale e delle tasse sul lavoro.

Quanto al secondo punto, cioè la Siria, vorrei essere non diplomatico, ma - se è possibile - abbastanza brutale. La posizione italiana è ineccepibile ed è frutto della convergenza tra il Parlamento e il Governo. Se l'Italia ha potuto testimoniare in sede di G20 e in sede di ONU e di Europa una posizione coerente e lineare è stato perché il 27 agosto, nelle Commissioni congiunte affari esteri di Camera e Senato c'è stata una convergenza di tutte le parti politiche. Non ci sono state divisioni tra maggioranza e opposizione, non dico tra destra e sinistra, ma - ripeto - tra maggioranza e opposizione. Non ci sono state diversità.

Noi riteniamo che sia un errore politico di primaria grandezza un'azione militare verso la Siria. E voglio essere brutale: qui non c'è uno Stato combattuto da democratici e liberali che vogliono sostituire al despota qualcosa di migliore; qui c'è uno Stato terroristico combattuto da bande terroristiche. *(Applausi dal Gruppo PdL)*. Questo è testimoniato in modo straordinario proprio da Domenico Quirico nel suo *reportage* che ha fatto ieri per «La Stampa». Se si fosse intervenuti con preveggenza un anno e mezzo fa si sarebbero evitati i profughi, i morti, ma soprattutto si sarebbe potuta modellare

l'opposizione siriana incanalandola secondo binari costruttivi. Questo non si è fatto perché c'è stata un'incertezza, un'inadeguatezza, un'incapacità di visione. Oggi intervenire dopo che tanti crimini sono stati perpetrati, di tutte le nature e di tutte le modalità, con armi chimiche, ma non solo, dal regime e non solo da questo (anche dalle bande terroristiche che al regime si contrappongono) significa andare a incendiare irresponsabilmente ancora di più un Paese.

Sottovoce dico ai colleghi che vorrei tanto sapere che cosa pensano gli israeliani nel proprio intimo, e non attraverso dichiarazioni pubbliche, della possibilità di avere a fianco, a qualche chilometro dai loro confini, non un nemico che conoscono molto bene, ma un Paese in cui scorazzano bande terroristiche di Al Qaeda.

Noi abbiamo fatto un percorso giusto. L'Italia, questa volta, ha finalmente assunto una posizione che non va modificata di una virgola. Capisco qualche imbarazzo che il nostro Presidente del Consiglio deve aver avuto al G20, essendo stato strattonato da una parte e dall'altra. La nostra posizione, però, è emersa cristallina, perché la posizione è giusta: noi diciamo che, senza un coinvolgimento dell'ONU, non ci può essere una nostra presenza in alcuna azione. Ma cosa vuol dire questo? Traduciamolo in parole povere: vuol dire che, se la Russia e gli Stati Uniti non si mettono d'accordo, e cioè l'ONU non si pronuncia, diventa irresponsabile un'azione unilaterale. Essa, tra parentesi, scatenerebbe una sorta di guerra strisciante tra Russia e Stati Uniti sulla vicenda del Medio Oriente, e noi abbiamo bisogno della Russia: abbiamo bisogno della Russia per la Siria, abbiamo bisogno della Russia per l'Iran, abbiamo bisogno della Russia per governare un'area che è di instabilità, perché le primavere arabe ci hanno consegnato una situazione in cui si è dispersa la statualità dei singoli Stati a cui noi eravamo abituati a rapportarci. Questo è capitato in Libia, e diciamo la verità: le riluttanze di Berlusconi erano giuste, allora, e probabilmente non sono state percepite. *(Applausi dal Gruppo PdL e della senatrice Bianconi)*. Infatti, alla fine oggi che cosa abbiamo? Abbiamo un'instabilità ingovernabile a qualche chilometro dalle nostre coste.

Vorrei far notare ai colleghi, poiché io amo il Parlamento e il parlamentarismo, che questa volta i Parlamenti hanno battuto un colpo, e mi riferisco non solo a quel poco che modestamente abbiamo potuto fare noi. Non avevamo problemi con il Governo, perché la ministro Bonino è stata ineccepibile, in Commissione e anche in Aula. Ma i Parlamenti hanno parlato in Gran Bretagna, nella culla del parlamentarismo, dove non capita mai che un Governo venga messo in minoranza.

PRESIDENTE. Senatore Casini, la invito a concludere.

CASINI *(SCpI)*. Ho terminato, signor Presidente.

Negli Stati Uniti, in queste ultime ore, si sta ancora contrattando.

Parliamo di riforme costituzionali: in un sistema presidenziale per eccellenza il Presidente, capo delle Forze armate, deve parlare con l'ultimo parlamentare. Ma questa non è una debolezza: è la ricchezza della democrazia e del Parlamento di cui noi tante volte non riusciamo ancora in qualche modo ad essere consapevoli. Eppure, questo è il ruolo del Parlamento.

Termino l'intervento - e la ringrazio, signor Presidente, della sua tolleranza - dicendo che Ginevra 2 è una pagina giustissima. Dobbiamo spingere per Ginevra 2 e dobbiamo riflettere sul grande messaggio di Papa Francesco. In quella piazza, dove erano presenti il ministro Mauro e altre personalità, si è realizzato veramente un momento di grande riflessione sull'esistenza e anche sul ruolo della politica. *(Applausi dai Gruppi SCpI, PD, PdL, Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE e Misto-SEL e della senatrice Bianconi. Congratulazioni)*.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Orellana. Ne ha facoltà.

ORELLANA *(M5S)*. Signor Presidente, ringrazio il Presidente del Consiglio per essere venuto tempestivamente in Parlamento a riferire, nonostante non fosse tenuto a farlo.

Nella recente riunione del G20 si è discusso della crisi siriana che dura da più di due anni. Sono emerse diverse posizioni fra i venti Paesi e si sono palesate ancora una volta le divisioni esistenti fra le Nazioni europee. Non c'è da essere orgogliosi, per usare un eufemismo, di far parte di un fronte di Paesi europei così frammentato e diviso: la Francia interventista, il Regno Unito frenato dal voto

parlamentare, la Germania semplice spettatore e l'Italia in attesa delle decisioni del Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite, confidando di fatto nel veto di Russia e Cina.

Questo deludente risultato non nasce però improvvisamente a San Pietroburgo. È figlio di una incapacità di iniziative positive e propositive su questo conflitto. Mi riferisco alle iniziative diplomatiche che non hanno visto e non vedono tutt'ora protagonisti gli Stati membri dell'Unione europea e in particolare non vedono parte attiva l'Italia, la quale invece, per la sua collocazione geografica, ha forse i maggiori interessi in una soluzione pacifica del conflitto.

Abbiamo assistito lo scorso maggio, durante il vertice dei Ministri degli affari esteri, a sconcertanti decisioni pilatesche: prima fra tutte quella di lasciare libertà agli Stati membri relativamente alla vendita di armi dal 1° agosto. Ma poi gli stessi Ministri si sono ritrovati ad agosto a lamentare l'*escalation* militare e il terribile e disumano utilizzo di armi chimiche avvenuto il 21 agosto. Sembrano proprio lacrime di coccodrillo!

Le chiedo pertanto fortemente, presidente Letta, di sollecitare un'azione diplomatica più forte e incisiva da parte dell'Unione europea, di cui siamo membri fondatori. Ma le chiedo anche e soprattutto che sia l'azione diplomatica italiana ad essere più forte e incisiva.

Non aiutano purtroppo, però, le divergenti posizioni fra lei, Primo Ministro, firmatario della nota degli 11 del G20, che indica nel regime siriano di Assad l'unico responsabile delle armi chimiche, e la Ministra degli affari esteri, che invece resta in attesa del *report* degli ispettori ONU, il cui mandato peraltro non prevede l'individuazione dell'autore dell'attacco, ma solo dell'avvenuto attacco.

Siamo tutti concordi nel ritenere la via negoziale e del confronto fra le parti coinvolte nel conflitto l'unica possibile soluzione. Un fronte ampio sostiene questo, un fronte che comprende dal segretario generale della NATO Rasmussen, espressosi in tal senso la settimana scorsa a Vilnius nella Conferenza interparlamentare sulla sicurezza europea, fino a Papa Francesco, le cui iniziative per la pace sono a tutti note.

Le azioni militari prospettate anche questa notte dal presidente Obama rischiano invece di compromettere la via negoziale per la risoluzione del conflitto. L'Italia si deve tener fuori dalle azioni militari e, al contrario, adoperarsi per riattivare i canali diplomatici finalizzati alla realizzazione della sospirata Conferenza di pace di Ginevra 2; questo nonostante le oggettive difficoltà che ci possano essere.

La ministra Bonino, nelle varie occasioni in cui è venuta a riferire in Parlamento, ha dimostrato di avere chiara la pur complessa situazione siriana. Forti anche di questo, chiediamo a lei presidente Letta e al suo Governo più coraggio nell'intraprendere azioni diplomatiche. Ritengo che non manchino all'Italia le possibilità e le capacità in tal senso. L'inazione rischia di diventare complicità.

L'Italia deve rafforzare la sua scelta per la via diplomatica con passi e azioni concrete, altrimenti rischia di essere vuota retorica.

L'Europa inoltre si deve concretamente impegnare nella gestione del gran numero di rifugiati, che sta drammaticamente aumentando nei Paesi confinanti con la Siria. In Turchia, Libano e Giordania sta crescendo il numero di siriani che sono fuggiti dalla guerra e che necessitano di assistenza. Nelle conclusioni della Conferenza interparlamentare di Vilnius della settimana scorsa, già citata, si è espressa esplicitamente la necessità e l'urgenza di un maggiore impegno europeo in questa crisi umanitaria.

PRESIDENTE. La invito a concludere, per favore.

ORELLANA *(M5S)*. Ho quasi finito.

Rischia di essere comunque un vuoto appello, purtroppo; più efficace e concreto sarebbe un analogo impegno a livello intergovernativo degli Stati europei. L'Italia deve con forza richiedere a tutti gli Stati europei, non ai soli quattro che lei ha citato (alcuni dei quali, tra l'altro, non sono neanche europei), maggiori risorse e aiuti per i campi profughi. *(Applausi dal Gruppo M5S)*.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Compagna. Ne ha facoltà.

*COMPAGNA *(GAL)*. Signor Presidente, onorevole Presidente del Consiglio, i senatori del nostro

Gruppo hanno molto apprezzato la chiarezza ed il coraggio con il quale oggi pomeriggio in quest'Aula il Presidente del Consiglio italiano ha definito, senza sfumature, un odioso crimine contro l'umanità, che esige sanzioni durissime e immediate, il ricorso ad armi chimiche. Tanto più intelligente e coraggiosa questa definizione, in quanto accompagnata dalla precisazione, già definitasi - lo ricordava molto bene il collega Casini - nell'ultima settimana di agosto nelle Commissioni parlamentari, di un'Italia che continuava a dare speranza, credito e spazio alla legittimità delle Nazioni Unite senza partecipare a questa azione, al momento forse più di rappresaglia che di sanzione.

Ora, non c'è dubbio che la posizione russa, recepita dagli Stati Uniti e in qualche modo affiorata forse anche per merito italiano - diciamolo a bassissima voce - al Vertice di San Pietroburgo, dischiuda delle prospettive di non immediato ricorso alla sanzione o rappresaglia americana che sia. Questo però significa che smantellare l'arsenale siriano di armi chimiche farebbe ricadere, diplomaticamente, politicamente e moralmente, sull'Assemblea delle Nazioni Unite responsabilità enormi. Ha ragione il presidente Letta quando definiva in qualche modo il dramma siriano quello di una «guerra per procura».

Qui posso richiamare anche una considerazione del collega Casini: che cosa sono state le primavere arabe se non l'estrema dissoluzione di ogni sembianza di statualità di questi Paesi? Tra questi Paesi, la Siria, per usare il vecchio linguaggio reaganiano, era lo Stato canaglia per antonomasia, al quale abbiamo consentito che in questi anni si opponesse un'opposizione non meno canagliesca.

Già, ma se è così, se la contabilità delle vittime in questi due anni è quella che è e se c'è una contabilità di rifugiati impressionante (2 milioni di profughi che si accalcano ai confini di Libano, Giordania e Turchia), allora vuol dire che in questa guerra per procura l'obiettivo immediato può essere il già difficile smantellamento chimico della Siria. Ma, in prospettiva, non può non esserci lo smantellamento del nucleare iraniano. Perché un sistema per procura canagliesco, tra *Hetzbollah*, Siria e Iran, è vistoso ed evidente.

Allora, da questo punto di vista, nel momento in cui noi speriamo che il segnale russo venga recepito (gli americani lo hanno già fatto) e - soprattutto - speriamo che sul territorio siriano le Nazioni Unite siano in grado di attivare i controlli, dobbiamo anche constatare come in questi anni abbiamo vissuto il fallimento istituzionale delle Nazioni Unite come istituzione di legittimità internazionale. Certo, siamo democratici europei che continuano a sperare, fin dai giorni dell'immediato dopoguerra, in questa grande idea delle Nazioni Unite, ma non possiamo tacere, proprio per le ragioni che affioravano nelle parole del collega Casini, a proposito di un Paese che è caro ad ogni europeo: Israele.

Negli ultimi vent'anni, forse di più, abbiamo capito una cosa; lo abbiamo capito dopo, quando segretario generale è diventato Waldheim e quando abbiamo visto le Nazioni Unite «arafattizzarsi». Cito il Capo dello Stato, senza intento di appropriarmene, ricordando che, con grande nobiltà, Giorgio Napolitano disse: «C'è un'odiosa forma di antisemitismo mimetizzato come antisionismo ed è quasi ovunque nel mondo targata Nazioni Unite». Ciò nonostante, non possiamo non guardare con interesse a quello che potrebbe dipanarsi sul filo della vicenda russa e americana e forse, senza nessun nazionalismo, che sarebbe provinciale, sulla base di qualche buona idea italiana, a San Pietroburgo.

Infatti, il ruolo fallimentare dell'ONU sta anche nel problema che è già davanti a noi: i profughi. Se c'è un settore di fallimento è proprio l'assistenza ai profughi. In cinquant'anni la cultura, la burocrazia e la procedura delle Nazioni Uniti sono servite ad alimentare rancore nei profughi, ma mai ad assisterli nelle diverse realtà territoriali. Anche nella sua moderata quantità di risorse, il fatto che fra San Pietroburgo e Vilnius si siano trovate risorse importanti può essere un significato abbastanza incoraggiante per un ruolo europeo più incisivo. Tuttavia, non ci dimentichiamo - con questo concludo - che gli Stati Uniti d'America, non meno della nazione e del popolo israeliano, sono parte di quei valori europei per i quali cerchiamo quotidianamente dignità e decoro di rappresentanza politica. *(Applausi dal Gruppo GAL e dei senatori Liuzzi e Sibilia)*.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Santangelo. Ne ha facoltà.

SANTANGELO *(M5S)*. Signor Presidente, signor Presidente del Consiglio, colleghi senatori, onorevoli cittadini che ci state ascoltando da fuori, non è stato assolutamente facile ascoltarla, signor

Presidente del Consiglio, mentre ha parlato dell'eventuale partecipazione dell'Italia ad un conflitto in Siria. La Costituzione, che lei sicuramente conosce, all'articolo 11 dice chiaramente che l'Italia è uno Stato che «ripudia la guerra come strumento di offesa alla libertà degli altri popoli e come mezzo di risoluzione delle controversie internazionali». Lei, signor Presidente del Consiglio, è andato al Vertice G20 portando la posizione dell'Italia, non ritenendo opportuno venire a discutere nelle Camere di questa eventuale partecipazione, ma ha voluto fare da solo: questo mi fa un po' paura.

«Un odioso crimine contro l'umanità»: così è stato definito l'utilizzo delle armi chimiche da lei, poc'anzi, presidente Letta. Aggiungo io che ciò vale non soltanto per le armi chimiche, ma anche per le armi convenzionali. La contabilità alla quale faceva appello il senatore Compagna in precedenza va fatta bene, perché il numero di vittime stimato dall'ONU - e quindi non dall'Italia - causate in Siria dall'utilizzo delle armi convenzionali è di circa 110.000 persone. Queste armi convenzionali, signor presidente Letta, da chi sono fornite? Quali Nazioni forniscono e hanno fornito in questi anni armi alla Siria? Perché non ce lo chiediamo? Sa perché lo dico, signor Presidente del Consiglio? Perché non vorrei che ci fosse anche l'Italia tra i fornitori di queste armi. *(Applausi dal Gruppo M5S e della senatrice De Petris)*. Non vorrei, signor presidente Letta, che ci fosse anche il Vaticano dietro a una delle aziende più grosse di armi nazionali. Non vorrei, signor Presidente del Consiglio, che la persona con cui ha parlato - ovvero Obama, premio Nobel per la pace - sia la stessa con cui vuole parlare di pace. *(Applausi dal Gruppo M5S)*.

No, signor presidente Letta, non ci stiamo. Saremmo venuti anche oggi qui, nuovamente, con i cartelli in difesa della Costituzione e del suo articolo 11: sappiamo che non si può fare, e quindi non lo facciamo.

PRESIDENTE La invito a concludere, senatore Santangelo.

SANTANGELO *(M5S)*. Signor Presidente, innalzo quindi dei cartelli virtuali, che questa volta metto sulle vostre teste, su quelle di chi ha votato per gli F35! No alla guerra! No alla guerra! *(Applausi dal Gruppo M5S)*.

Lei mi parla di sviluppo, signor Presidente del Consiglio: ma quale sviluppo vuole fare? Quello del MUOS (*Mobile User Objective System*)? Lo dica agli americani! Quello di bloccare un' intera isola? La guerra di Libia! Si ricordi dei danni che avete fatto in Sicilia, per i miei e per i suoi figli, signor presidente Letta. No alla guerra! *(Applausi dal Gruppo M5S. Congratulazioni)*.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Nencini. Ne ha facoltà.

NENCINI *(Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE)*. Signor Presidente, signor Presidente del Consiglio, mi associo volentieri a chi l'ha ringraziata per aver scelto anche il Senato, oltre alla Camera dei deputati, per riferire sugli esiti del Vertice G20 di San Pietroburgo. Sono le cose non scontate, che in questo caso segnalano la centralità del Parlamento italiano, come previsto dalla nostra Costituzione, e che danno un segno decisamente positivo all'aver scelto questa strada.

Lei ha parlato di fuoriuscita dalla crisi, signor Presidente del Consiglio. Dobbiamo però sottolineare purtroppo che ciò che vale per altri Paesi europei non è ancora la condizione stabile per l'Italia. Questa è la ragione per la quale ogni iniziativa che va nella direzione di provocare minacce per la stabilità del Governo e per la governabilità, che lei rappresenta, va messa nella condizione di non provocare nessuna forzatura rispetto alle ragioni che hanno ispirato il suo programma di Governo. Infatti, un programma di Governo è fatto di tre fattori. Vi sono naturalmente i contenuti programmatici, ma vi sono anche due contenuti che stanno ai margini del programma, che sono però decisamente superiori: essi sono dati dalla credibilità interna e internazionale che ci si procura e dalla stabilità che si raggiunge grazie alla tenuta di quel programma di Governo nelle Aule parlamentari.

Non abbiamo nessun bisogno di ripetere la favola mitologica di Sisifo, perché dietro vi sono condizioni di difficoltà di questo Paese e chi evoca minacce circa la tenuta del Governo non vuole bene agli italiani.

Spendo volentieri i minuti che ho a disposizione, invece, sulla questione siriana, della quale abbiamo parlato e discusso nelle Commissioni congiunte affari esteri di Camera e Senato, come ricordava il

presidente Casini. Lo faccio perché condivido la posizione non scontata che l'Italia ha tenuto nel Vertice di San Pietroburgo e perché pare prevalga la via della ragione.

Vi sono però tre questioni che l'Assemblea (e questa è una delle prime occasioni) deve affrontare, perché sono tre questioni nuove che io immagino, purtroppo, durevoli, che emergeranno ogni qual volta discuteremo di vicende e di relazioni internazionali.

La prima riguarda la tenuta, la credibilità e l'efficacia degli organismi internazionali. Noi ci appelliamo spesso (e lo ha fatto anche lei) alle Nazioni Unite. Le Nazioni Unite nascono alla fine della Seconda guerra mondiale in un quadro completamente diverso, naturalmente, rispetto a quello attuale e nascono per regolamentare i conflitti tra gli Stati: solo per questo scopo. Nascono infatti in un tempo che aveva visto la fine di due conflitti mondiali, a distanza di due decenni l'uno dall'altro.

La domanda che le rivolgo e che rivolgo a me stesso è se un organismo di questa natura sia nella condizione, ancora oggi, di regolamentare conflitti che rarissimamente sono di uno Stato contro un altro Stato e che sempre più spesso prendono invece la dimensione di guerre civili: guerre civili in Paesi asiatici, in Paesi mediorientali, in Paesi africani e due guerre civili nel cuore dell'Europa (Cecenia ed ex Jugoslavia).

La mia opinione è che questa sarà una condizione durevole nel tempo; mancheranno invece sempre di più i conflitti fra gli Stati e temo che gli strumenti di cui disponiamo per regolamentare quei conflitti non siano validi per regolamentare le guerre civili.

Non ho obiezioni da sollevare circa il digiuno a cui ci ha invitato Papa Francesco, ma sono personalmente più incline all'ingerenza umanitaria di Papa Wojtyla, perché diversamente rischiamo di sposare l'ipocrisia, perché gli Stati non hanno il dovere di digiunare: gli Stati e le politiche hanno il dovere di agire, di prendere posizione, di intervenire non solo perché c'è una minaccia delle armi chimiche. Quando si ammazzano i civili nelle guerre civili, non c'è differenza tra l'uso di armi chimiche e l'uso di un'arma arcaica.

La nostra storia è piena di esempi di questo tipo. Addirittura la Chiesa tenne, nel XII secolo, un Concilio per bandire l'uso della balestra, che era considerata un'arma poco onorevole, perché consentiva di uccidere a distanza, senza vedere il nemico in faccia. Anche l'arma chimica rientra in questa teoria, ma se le guerre da guerre fra Stati diventano guerre civili, noi abbiamo il dovere di dare una rappresentazione etica, istituzionale e politica a questa dimensione, creando gli strumenti perché gli Stati intervengano, soprattutto con la diplomazia.

Quando si ammazzano i bambini, non c'è differenza fra un'arma chimica ed un kalashnikov: si ammazzano popolazioni civili e basta. *(Applausi dal Gruppo Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE e della senatrice Puppato).*

La seconda questione, infine, riguarda l'Europa. L'Europa non ha ruolo e nell'assenza dell'Europa (e io la ringrazio per questo) ha trovato un ruolo ed una funzione l'Italia. Nell'Europa assente avrà un ruolo sempre maggiore la Russia imperiale ed avrà ai nostri confini, in Africa e Medio Oriente, un ruolo completamente nuovo la Cina. Tolto il Sud Africa e tolto il Medio Oriente (i Paesi rivieraschi e mediterranei), ormai ovunque i grandi investimenti appartengono a portafogli cinesi pubblici e privati.

Senza Europa - vale quanto affermò di un grande giornalista, Montanelli, che disse che l'Europa era finita nel momento in cui i mercanti scelsero di comprarsi un blasone e diventare latifondisti - sempre di più singoli Stati e, tra i singoli Stati, quelli che hanno più forza militare ed economica si sostituiranno agli organismi internazionali condivisi, come l'Unione europea.

L'ultima questione riguarda la politica estera italiana. Ripeto: condivido e al suo posto avrei sottoscritto lo stesso documento che lei ha condiviso, ma abbiamo il dovere di valutare come maturano e come cambiano le cose. Nel Mediterraneo non è più centrale la questione israelo-palestinese; lo è stata per quarant'anni, ma non è lo è più. Il Mediterraneo è ormai il mare dei migranti, delle primavere arabe che sono tornate ad essere troppo rapidamente inverni, dei fondamentalismi religiosi e delle dittature laiche e teocratiche. Questo è il Mediterraneo.

Noi abbiamo un doppio dovere. Lei sostiene giustamente Ginevra 2; io mi permetto di aggiungere, in

conclusione, due altri elementi. Il primo è il seguente: apra il Governo una partita vera verso la Turchia. La Turchia è Mediterraneo ed è Europa, e non possiamo consegnarla a nessuna forma di estremismo. Il secondo elemento questione è un'Italia che si faccia protagonista e chieda una Conferenza euromediterranea: non ricordo più da quanti anni manchi da un'agenda. *(Applausi delle senatrici Padua e Puppato).*C'è già un luogo: potrebbe essere Erice, in Sicilia, per la sua tradizione contemporanea ed antica.

Ma soprattutto c'è un'iniziativa che l'Italia deve assumere, perché senza Mediterraneo non esistono partite internazionali dell'Europa e senza l'Italia dubito che il Mediterraneo possa uscire dalle dinamiche terribili nelle quali si sta immergendo. *(Applausi dai Gruppi Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE, PD e SCpI)*.

PRESIDENTE. È iscritta a parlare la senatrice De Petris. Ne ha facoltà.

DE PETRIS *(Misto-SEL)*. Signor Presidente, vorrei partire dalla prima parte dell'informativa del Presidente del Consiglio, quella concernente le questioni economiche affrontate dal Vertice G20. Il presidente Letta ci ha riferito segnali ottimistici per quanto riguarda l'Italia, ma vorrei ricordare in questa sede che, proprio alla vigilia del G20, nel rapporto economico dell'OCSE reso noto lo scorso 3 settembre, si faceva presente che l'economia mondiale registra una crescita moderata, mentre i dati riferiti all'Italia - ahimè! - indicano (poi sono stati messi in discussione, ma rimangono questi) un meno 1,8 per cento del PIL nel 2013.

Ciò sta a significare evidentemente che dobbiamo ancora mettere in campo come Paese - con tutta franchezza, e lei lo sa, noi non ravvediamo nei provvedimenti del suo Governo elementi che ci lascino ben sperare - strumenti e operazioni, soprattutto per quanto riguarda le scelte sullo sviluppo, che sono di ben altra portata rispetto a quelle che abbiamo visto finora.

Signor Presidente del Consiglio, lei sa perfettamente che la questione, che doveva essere un po' di più al centro del G20, riguarda soprattutto l'Italia, vista la grave crisi in cui ancora ci troviamo, ma anche molti altri Paesi, considerato che si tratta della più grande crisi che il mondo ricordi nell'ultimo secolo. La questione riguarda la necessità di mettere in campo politiche per l'occupazione, creare posti di lavoro e ridurre le disuguaglianze.

L'altro tema che è completamente scomparso dai vertici internazionali ed ha molto a che fare con le scelte e la possibilità di un consolidamento dei segnali di ripresa economica riguarda la questione dei cambiamenti climatici. Lo sottopongo a lei che è attento a questi temi perché oggi negli scenari dei vertici internazionali abbiamo ormai una specie di *desaparecido*, che è appunto l'impegno sui cambiamenti climatici. Kyoto è finito e non si vedono altri segnali in questo senso. Cominciano ad affluire dati preoccupanti come quelli, per esempio, del rapporto previsto per il 2015 dell'*Intergovernmental panel on climate change* (IPCC) che fornisce cifre molto pesanti. Lei sa meglio di me che su questo dobbiamo fare i conti, ma ne discuteremo a parte.

Abbiamo visto invece che le scelte fatte al Vertice e inserite nel documento preparato ampiamente prima non vanno nella direzione auspicabile non solo per le altre potenze, ma certamente per l'Italia. Non vediamo scelte che indichino la possibilità di una ripresa forte dell'occupazione e, quindi, un sostegno forte alla domanda. Vediamo con preoccupazione continuare a crescere le disuguaglianze e la povertà nel nostro Paese. Sul decreto IMU avremo modo, anche qui al Senato, di dire quello che pensiamo, ma noi lo riteniamo un esempio di come non si facciano scelte sagge e, anzi, addirittura di come si vada a tagliare nei settori che potrebbero rappresentare una possibilità di sviluppo nel nostro Paese.

Arriviamo ai temi che ci stanno e sono stati particolarmente a cuore nel dibattito che fino ad ora i miei colleghi hanno svolto. Mi riferisco alla situazione drammatica della Siria. Noi in queste ore siamo incoraggiati ? non è soltanto una speranza, perché le speranze bisogna poi coltivarle con le azioni concrete ? dai segnali che arrivano per giungere, io credo, ad una soluzione negoziale del conflitto in Siria. Il piano russo, le parole di Obama, la messa a disposizione da Assad degli arsenali chimici devono farci sperare con forza nella riapertura di uno spiraglio per evitare un'*escalation* militare.

Noi abbiamo molto apprezzato la posizione che la ministra Bonino, nella seduta congiunta delle Commissioni affari esteri di Camera e Senato del 27 agosto, ha espresso in maniera netta e inequivocabile contro un'eventuale azione militare, essendo ben cosciente - come ha ricordato il presidente Casini, di cui condivido in pieno l'intervento - dei pericoli di un'azione militare all'interno della Siria. È evidente a tutti ormai, Presidente, lo sappiamo, che non si può certamente rappresentare la tragedia siriana come un conflitto tra buoni e cattivi. Anche l'ultimo rapporto ONU, reso noto da poche ore, parla di crimini di guerra commessi, purtroppo, da entrambe le parti e riferisce che la situazione è molto più complessa.

Vorrei spendere alcune parole sull'opposizione siriana, sui ribelli. Mentre vediamo e abbiamo visto in questi mesi e anni crescere sempre più la forza e la prevalenza egemonica di tutte le formazioni jihadiste nel movimento dei ribelli, sappiamo che esistono associazioni e movimenti che hanno un altro profilo, che sono di natura certamente molto più democratica e laica e che sono oggi completamente strette nello scontro tra Assad e i ribelli, che sono state lasciate sole dalla comunità internazionale, senza alcun tipo di sostegno.

Oggi le cifre del dramma sono tremende: parlo dei numeri delle vite umane e dei profughi. Torno a ripetere: così come abbiamo apprezzato la posizione della ministro Bonino, riteniamo che il Governo italiano debba adoperarsi con più forza, con molta più forza, e senza ambiguità.

Signor Presidente del Consiglio, noi riteniamo ambigua la firma del documento proposto dagli Stati Uniti, e da lei sottoscritto al G20. Dobbiamo invece continuare a sostenere con forza una posizione che è stata condivisa da tutte le forze politiche e che deve essere lo strumento che l'Italia deve adoperare, in Europa e a livello internazionale, per l'unica scelta saggia che possa essere fatta in quel contesto: sostenere la ripresa della Conferenza di Ginevra 2, sostenere la soluzione negoziale ed essere in modo chiaro, inequivocabile e senza ripensamenti contro una azione militare.

Siamo stati molto aiutati, anche negli spiragli che si intravedono in queste ore, dall'azione (perché io così la definisco) del Papa, che non si è limitato semplicemente a convocare una veglia di preghiera collettiva sabato scorso, ma ha agito. Non solo egli ha saputo interpretare le coscienze, il volere e la sensibilità delle opinioni pubbliche internazionali (che stanno, per fortuna, pesando molto), ma il giorno dopo la preghiera di sabato, durante l'*Angelus*, ha anche svelato, mettendo tutti davanti alle proprie responsabilità, ciò che si cela dietro la possibilità e anche la voglia di un'azione militare: il commercio delle armi.

PRESIDENTE. Senatrice De Petris, la invito a concludere.

DE PETRIS *(Misto-SEL)*. Nessuno ha potuto, in questa fase, indicare l'azione del Papa, come spesso è avvenuto in passato, come quella delle anime belle, dei pacifisti imbelli o dei cattolici imbelli. Nessuno ha potuto farlo, perché si è tramutata in un'azione forte che ha richiamato le coscienze.

Dobbiamo salutare anche il risveglio dei Parlamenti. Mi riferisco a quanto è accaduto in Gran Bretagna, ma anche al ruolo del Senato e del Congresso americano. Questo lo voglio ricordare qui, a testimonianza...

PRESIDENTE. La prego nuovamente di concludere, senatrice De Petris.

DE PETRIS *(Misto-SEL)*. Io penso che oggi si possa aprire una stagione diversa, ma per fare questo l'Italia deve avere un ruolo forte nella posizione che intravede nello strumento negoziale l'unico strumento possibile in quell'area del Mediterraneo. *(Applausi dal Gruppo Misto-SEL).*

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Bitonci. Ne ha facoltà.

BITONCI *(LN-Aut)*. Signor Presidente, colleghi senatori, onorevole Presidente del Consiglio, le comunicazioni dedicate ai risultati dell'atteso Vertice G20, svoltosi la scorsa settimana, giungono in un momento assai importante e delicato nel quale alle aspettative di una rapida uscita dalla recessione abbattutasi sull'economia internazionale si sono sommate le speranze di una soluzione al grave conflitto in Siria.

L'ordine del giorno dei lavori, come è noto e come risulta dalle dichiarazioni rese a caldo proprio a San Pietroburgo dai Capi di Stato e di Governo partecipanti al Vertice, ne ha risentito in maniera

significativa. La gran parte del lavoro degli *sherpa* sui *dossier* preparatori ha dato certamente dei frutti sotto il profilo economico, ma questi sono assai circoscritti sul piano politico.

Il G20 non è riuscito a trovare alcuna via d'uscita alla crisi determinata dall'uso delle armi chimiche lo scorso 21 agosto alla periferia orientale di Damasco. Come Gruppo Lega Nord, ci limiteremo oggi ad esprimere alcune semplici osservazioni.

La prima è inesorabilmente una riflessione sul ruolo di questo nuovo *Forum* multilaterale, il cui peso nella *governance* mondiale è cresciuto parallelamente allo sviluppo delle economie emergenti, anche se con esiti finora piuttosto deludenti. Vogliamo dirlo chiaramente: il G20 non ci entusiasma. Infatti, mentre il vecchio G7 funzionava egregiamente nel coordinare le politiche economiche delle maggiori potenze occidentali, stabilendo di volta in volta su chi incombesse il compito di trainare l'economia internazionale, nel G20 le cose paiono andare molto diversamente. Lo si è attivato per provare a superare la crisi abbattutasi sulle maggiori economie occidentali coinvolgendo i Paesi emergenti. Non si è però riusciti nell'intento, anche perché i BRICS hanno cercato di sfruttare il momento per migliorare la propria posizione nel sistema internazionale. Lo schema pare ripetersi anche sul terreno politico-strategico, nel quale la sensazione è che le cose stiano andando persino peggio, in ragione della minore omogeneità geopolitica del raggruppamento.

Riconosciamo che a San Pietroburgo sono uscite fuori cose interessanti, specialmente sotto il profilo delle misure da adottare per cercare di favorire una ripresa che sia accompagnata dalla creazione di posti di lavoro.

È stato trattato il problema della gestione dell'indebitamento accumulato dagli Stati in questi anni difficili di rallentamento dell'economia e di crescita della disoccupazione, ma accordi veri sono stati raggiunti soltanto su aspetti del tutto secondari della vicenda economica contemporanea, quelli sui quali è più facile aggregare il consenso, come la lotta allo *shadow banking* (di cui ha parlato anche lei), alla finanza alternativa, ai fondi speculativi e ai titoli tossici.

Non a caso, vi è chi, con riguardo al G20, parla ormai di un minilateralismo. Si è cercato in un certo senso, ancora una volta, di fare della manutenzione alla globalizzazione, enfatizzando, ad esempio, la necessità di continuare a garantire l'apertura dei mercati e il carattere unitario del mercato globale. Non si è però chiarito come questo obiettivo possa conciliarsi con l'evidente tendenza ad allestire raggruppamenti regionali più o meno allargati, dei quali l'Unione europea è l'esempio più evidente, ma non l'unico. E, soprattutto, sono rimaste fuori dalle discussioni - per quanto se ne sappia - sia il *tapering* (che è la riduzione graduale dell'immissione monetaria, all'orizzonte degli Stati Uniti) che gli ambiziosi progetti che concernono le aree transoceaniche di libero scambio (in futuro dell'area transatlantica dovremmo essere parte anche noi se andranno in porto i negoziati iniziati l'8 luglio).

Il *tapering* è una novità importante perché, se verrà confermato, la Federal Reserve americana finirà presto (forse all'indomani delle imminenti elezioni tedesche) di iniettare i grandi quantitativi di dollari con cui ha alimentato l'avvio della ripresa negli Stati Uniti tenendo a galla tutto il sistema internazionale. Si tratta di ben 85 miliardi di dollari al mese che spariranno, alimentando verosimilmente una crescita dei tassi in America e forse un deflusso dei capitali dall'Europa.

Molti Paesi emergenti temono questo sviluppo, che avrà conseguenze anche da noi, nell'Unione europea ed ovviamente in Italia, sia che la Banca centrale europea (BCE) mantenga l'attuale indirizzo di politica economica monetaria, probabilmente svalutando l'euro, sia invece che decida di distaccarsene. Vedremo.

Questo sarebbe stato il tema caldo: un tema che ci interessa notevolmente dal momento che, se si decidesse di alzare i tassi anche in Europa, per noi sarebbero grossi guai che dovremo cercare di affrontare.

Sul piano politico-strategico, la corsa all'attacco in Siria, che fortunatamente adesso sembra rallentare, ha invece rivelato due spaccature profonde, sulle quali non è possibile tacere, dal momento che hanno influenzato anche la condotta del nostro Governo: la prima è quella che ha condotto alla polarizzazione tra potenze del vecchio G7 e i BRICS, dei quali per una volta la Russia ha assunto la *leadership;* l'altra

è quella che concerne l'Unione europea.

Sotto il primo profilo dobbiamo rilevare, signor Presidente del Consiglio, una certa ambiguità di fondo, perché nel secondo giorno di lavori il nostro Governo è riuscito a figurare sia nell'elenco dei Paesi vicini alla Russia, nel respingere l'uso della forza contro la Siria, sia in quello degli Stati disposti a sostenere politicamente gli Stati Uniti nella loro azione punitiva anche in assenza di un mandato del Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite. *(Applausi dal Gruppo LN-Aut).* In questo caso apponendo una firma in calce a un testo scritto assai esplicito. Proprio questa scelta, che ci ha diviso dalla Germania, è valsa al suo Governo le critiche della cancelliera Merkel.

E qui veniamo al secondo profilo che ho lamentato: la nuova frantumazione della solidarietà europea, solo in parte riuscita. In pratica, a San Pietroburgo il nostro Governo è riuscito a generare dubbi sulla nostra posizione (di fatto ambigua) di Paese che appoggia il ricorso alla forza, ma non vi si unisce, lanciando segnali incoerenti. La platea internazionale fatica a comprendere anche quando si fa riferimento a ostacoli costituzionali, che pure esistono, e che sono veramente e seriamente un margine invalicabile.

Poco male, potremmo dire. In fondo non c'è nulla di nuovo, giacché in questa circostanza il Governo altro non ha fatto che muoversi nel solco di una consolidata tradizione del nostro Stato unitario, sempre pronto a pendolare da un lato all'altro dei maggiori schieramenti e debole nella difesa delle proprie visioni e degli interessi nazionali del Paese, anche le poche volte che è coerente con essi. *(Applausi dal Gruppo LN-Aut).*

Il fatto è però che di queste alchimie e indecisioni, trucchi e trucchetti escogitati per compiacere l'alleato americano, senza troppo urtare la Santa Sede, vi è chi può essere chiamato a pagare un prezzo elevato. E noi pensiamo oggi in particolare, signor Presidente, ai nostri soldati in Libano, che in caso di un conflitto con Damasco potrebbero rapidamente trovarsi ostaggio degli *hezbollah* proprio in ragione dell'appoggio politico a Washington.

Per questo facciamo sommessamente notare come, prima di cambiare posizione in *dossier* tanto delicati, signor Presidente del Consiglio, sia opportuno cautelarsi adeguatamente riducendo rischi e vulnerabilità, evitando che debba provvedervi poi alla chetichella il suo Ministro della difesa che digiuna in piazza San Pietro, ma al tempo stesso manda il cacciatorpediniere Andrea Doria a proteggere, non si sa quanto efficacemente, i nostri caschi blu dell'UNIFIL.

In conclusione, le chiediamo pertanto una minore approssimazione e una maggiore aderenza agli indirizzi annunciati appena lo scorso 27 agosto qui in Senato dal suo Ministro degli esteri. *(Applausi dal Gruppo LN-Aut).*

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Cotti. Ne ha facoltà.

COTTI *(M5S)*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor Presidente del Consiglio, parto dal documento che è stato firmato al G20 e che non è solo una condanna per l'uso di armi chimiche. Peraltro, è un documento che è stato pochissimo diffuso. Sono riuscito a trovarne soltanto una copia in inglese e vorrei leggervene un piccolo passo da me tradotto: i firmatari hanno dato al Consiglio di sicurezza dell'ONU la responsabilità di condurre una risposta internazionale, ma concordano sul fatto che il Consiglio di sicurezza rimane paralizzato, com'è stato per due anni e mezzo. Il mondo non può attendere fallimentari processi che possono soltanto portare a incrementare la sofferenza in Siria e l'instabilità regionale.

Beh, signor Presidente, questo non è affatto centralità dell'ONU: questa è una chiara delegittimazione dell'ONU! È un attacco alla paralisi del Consiglio di sicurezza che serve solo a giustificare Obama per una offensiva senza risoluzioni dell'ONU e per presentarsi al Congresso dicendo: guardate quante Nazioni sono con me favorevoli all'attacco. Questo documento firmato da 11 Nazioni, quattro delle quali europee, non è solo una condanna dell'uso delle armi chimiche, non è neanche solo un'attribuzione frettolosa della responsabilità dell'uso delle armi chimiche al Governo siriano: è una delegittimazione dell'ONU.

Ciò è in contrasto assoluto con le dichiarazioni del ministro Bonino, peraltro reticenti, perché dice: no,

si attacca solo con l'ONU, però non riferisce cosa l'Italia dice all'ONU di fare. Rimane comunque il contrasto e addirittura rende ambigua persino la partecipazione del ministro Mauro a quella sincera iniziativa di Papa Francesco di una veglia per la pace. Non capisco cosa abbia pregato il ministro Mauro se il suo Presidente del Consiglio va a firmare un documento che dice chiaramente che non si può aspettare che l'ONU decida e che bisogna fare prima! *(Applausi dal Gruppo M5S)*.

Signor Presidente del Consiglio, penso che lei debba prendersi la responsabilità di dire cosa veramente vuole fare l'Italia e non parlare in maniera pacifista qui dentro e poi, di fatto, a livello internazionale avallare un attacco, perché questo sta succedendo, con il rischio persino di trascinare l'Italia in una guerra. Infatti, nel frattempo dai nostri aeroporti militari giungono le notizie di una grande preparazione; ci sono gli aerei Hawk pronti a decollare. Ricordo inoltre che noi abbiamo un contingente in Libano e, se ci fosse un attacco, sarebbe molto difficile che questo nostro contingente non venisse in alcun modo coinvolto nell'inevitabile allargamento del conflitto intorno alla Siria.

Per questo motivo sono assolutamente in disaccordo con quello che ha dichiarato lei: non è vero che c'è un rapporto trasparente con il nostro Parlamento e non è vero che state perseguendo la centralità dell'ONU. *(Applausi dal Gruppo M5S)*.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Romani Paolo. Ne ha facoltà.

ROMANI Paolo *(PdL)*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, ringrazio il Presidente del Consiglio per averci relazionato su questo G20 complesso e articolato su due grandi emergenze: una largamente presente nel documento finale, l'altra invece prevalente nel dibattito. La prima, ovviamente, è la crescita economica e gli strumenti per garantire il superamento dell'attuale congiuntura economica mondiale, che è stato un tema prioritario fissato dalla presidenza russa. La seconda è la crisi siriana, sulla quale lei, Presidente, si è lungamente soffermato.

Un importante approfondimento è rappresentato sicuramente dai 114 punti della dichiarazione finale e dai documenti allegati, in particolar modo il Piano d'azione di San Pietroburgo per la crescita e l'occupazione, che punta soprattutto agli investimenti. Temi su cui trovare una posizione condivisa: ritengo non sia stato facile per le grandi differenze fra i Paesi coinvolti in termini di struttura economico-produttiva, ma anche e soprattutto per i differenti livelli e gradi di ripresa della crisi.

L'importanza di una convergenza su comuni posizioni risulta quindi ancora maggiore. Mi riferisco soprattutto all'impegno a definire una regolamentazione finanziaria per contrastare la frammentazione - lei l'ha citata nella relazione che ci ha esposto - e l'instabilità dei mercati finanziari e il ritardo nella realizzazione di un'effettiva unione bancaria.

La prospettiva G20 ha sicuramente riportato nuovamente la crisi dell'Italia nella più corretta dinamica internazionale. Questo non ci consente di nasconderci dai problemi specifici del nostro Paese e del nostro sistema economico e produttivo, ma ci permette di inquadrare i processi di causa ed effetto e di regolare, quindi, la nostra azione politica.

Bene, dunque, gli impegni assunti dal nostro Paese sul taglio del cuneo fiscale, sulla riforma del mercato del lavoro, sul pagamento dei debiti delle pubbliche amministrazioni alle imprese entro il 2014 e sulla semplificazione della giustizia amministrativa e civile.

Mi soffermo adesso sulla questione che è stata poco presente nel documento finale del G20, anche per il mancato - mi sembra - raggiungimento di una posizione comune: la crisi siriana.

Eschilo diceva: «In guerra la prima vittima è la verità». Quando non vi è un fronte e la guerra è così incivile da chiamarsi civile; quando gli scontri sono su base etnica e religiosa; quando non tutti combattono per la propria terra, è quasi impossibile discernere i buoni dai cattivi.

La riflessione di Massimo Nava su «Il Corriere della Sera» di oggi porta ad una conseguenza: non si possono solo stilare delle graduatorie fra i buoni e i cattivi. È ciò che accade ormai da due anni in Siria. È ciò che accade in Medio Oriente da molto più tempo. L'Occidente, di fronte alla dicotomia, più esogena che endogena, fra sunniti e sciiti, si è schierato tendenzialmente dalla parte dei sunniti (con l'eccezione da tutti ricordata di Saddam Hussein), incorrendo - a mio avviso - nell'errore e nell'illusione che in certi conflitti sia ancora possibile scegliere. Se da un lato, infatti, gli sciiti

uniscono al fondamentalismo, inaccettabile per Stati laici come i nostri, una certa stabilità e una certa omogeneità di posizioni, i sunniti ricoprono un amplissimo spettro di interpretazione dell'Islam, dal più laico al terrorista fanatico, rendendo anche la posizione occidentale difficile da sostenere.

Oggi, Presidente, è l'11 settembre, come ha ricordato prima il presidente Letta, ed è impossibile non pensare a quanto è accaduto dodici anni fa. La forza e l'invasività dell'attacco alle Torri gemelle ha cambiato la nostra vita e tutt'oggi condiziona la nostra quotidianità. Ha portato allora e porta tutti noi ancora a dire «tolleranza zero». Ma la guerra in Iraq, i dieci anni di presenza in Afghanistan e le ultime primavere arabe ci mostrano che è difficile prendere anche solo posizione, se non comprendiamo appieno la complessità etnica e religiosa a cui ci troviamo di fronte. Le primavere arabe non hanno fatto che complicare questo già intricato quadro. La visione romantica a cui l'Occidente si è affezionato inizialmente si è trasformata in qualcosa di diverso, a seconda dei Paesi dove avveniva la rivoluzione.

Nel riferire alle Commissioni esteri, il ministro Bonino ha fatto un passaggio fondamentale sulle diversificazioni interne al campo sunnita, diversificazioni che si stanno riflettendo anche sullo scenario siriano.

Dobbiamo comprendere, quindi, che una fittizia dicotomia tra sunniti e sciiti non esaurisce l'analisi puntuale e rigorosa delle forze che si muovono sul campo, per quanto riguarda sia i Paesi che intervengono dall'esterno che le formazioni ribelli sul terreno.

La controversa attribuzione delle responsabilità dell'attacco con armi chimiche, le cui immagini hanno fatto il giro del mondo creando sgomento ed orrore, richiama quelle parole di Eschilo che ho cercato di riferire nella prima parte del mio ragionamento.

Ma le immagini a cui siamo purtroppo abituati, di torture ed eccidi di massa da ambo le parti, non sono meno gravi fin dall'inizio di questa rivoluzione che ha tradito un po' tutti, parafrasando le parole pronunciate da Domenico Quirico all'atto della sua liberazione.

In questi giorni, poi, due sono le notizie arrivate da quei luoghi: una buona e una pessima. La liberazione di Domenico Quirico è quella evidentemente buona. La caduta di Maaloula è quella sinceramente ed effettivamente molto cattiva. Se anche un laico come me può riconoscersi in alcuni luoghi indimenticabili della cultura cristiana, la caduta in mano a bande islamiste, qaediste e probabilmente criminali di Maaloula, culla e custode della civiltà e della lingua di Cristo, non può che rappresentare per tutti, cristiani e non, una terribile sconfitta. *(Applausi dai Gruppi PdL, GALe LN-Aut)*. Un patrimonio dell'umanità viene disperso. Una comunità che vive e ha vissuto in pace per duemila anni in quel villaggio viene spazzata via.

Papa Francesco ha richiamato tutti - alla preghiera i religiosi, alla riflessione i laici - contro questa guerra.

La posizione italiana, Presidente, è stata giustamente, fin dall'inizio, di condanna della violenza, come correttamente ha ribadito, ma di forte volontà di ricercare una soluzione diplomatica e politica.

La richiesta di consegna delle armi chimiche da parte del regime di Assad, promossa dalla Russia, può andare in questo senso ed è giusto che sia discussa seriamente dalla comunità internazionale. Bene la proposta di Stati Uniti e Russia di una Ginevra 2, che è il luogo più adatto dove finalmente sia possibile avviare una riflessione autentica e condividere il concetto che oggi sia impossibile bombardare indiscriminatamente una delle due parti e lasciare campo libero a milizie alle volte islamiste, alle volte qaediste, alle volte criminali e che l'alternativa ad un regime assolutista, chiuso e dittatoriale come quello di Assad non possono essere califfati o regimi fondamentalisti.

Troppi errori ha fatto, nel recente passato, l'Occidente nel Medio Oriente. Troppe volte, signor Presidente, abbiamo immaginato di esportare la democrazia e ci siamo trovati di fronte ai peggiori integralismi. *(Applausi dai Gruppi PdL e SCpI e del senatore Sangalli. Congratulazioni)*.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Martini. Ne ha facoltà.

MARTINI *(PD)*. Signor Presidente del Consiglio, a nome del Gruppo del Partito Democratico voglio ringraziarla per l'informativa che ha reso. Concordiamo con le preoccupazioni, ma anche con le

speranze che sono contenute nella sua relazione.

Per quanto riguarda il suo intervento, vorrei sottolineare innanzitutto un aspetto interessante. Le questioni dell'economia e della finanza, che hanno caratterizzato la prima parte della sua informativa, stanno insieme alle questioni internazionali della pace e dei diritti che sono state affrontate nella seconda parte. Non è scontato che accada questo: di solito c'è l'economia e poi c'é la politica internazionale. Credo sia un segnale positivo il fatto che le due questioni si affrontino insieme, per il richiamo alla globalità dei temi e dei problemi che abbiamo di fronte ma anche perché così si evidenzia meglio il nesso che esiste tra pace e sicurezza, da una parte, e sviluppo, dall'altra, tra diritti e legalità internazionale e possibilità della crescita, che è il nostro obiettivo. Quindi, ho apprezzato questo accostamento.

Nel merito della prima parte del suo intervento voglio dire che noi consideriamo positivi i risultati ottenuti sui sette punti e sulle sette priorità avanzate dal nostro Paese, in particolare i risultati che abbiamo ottenuto sul terreno della crescita, del lavoro, della lealtà fiscale e della trasparenza. Mi sembra ne emerga una *road map* - per usare questo termine - una strada davanti a noi che è giusto portare avanti con determinazione. Sono anche dell'opinione che su tutta questa prima parte sarà utile ed opportuno tornare periodicamente in quest'Aula, tornare davanti al Parlamento, per misurare i passi avanti che otteniamo. Ne avremo occasioni negli appuntamenti in calendario sulla legge di stabilità e sui grandi provvedimenti; però penso che ogni tanto sia opportuno anche dare il giusto risalto a tutta la battaglia che stiamo facendo per la crescita, per il lavoro nonché per correggere l'impostazione europea di un'austerità a senso unico, che ha dato dei risultati, ma che bisogna anche temperare.

Per quanto riguarda invece la questione siriana, sulla quale mi intrattengo un po' più a lungo, voglio dire che noi condividiamo le preoccupazioni e apprezziamo le scelte fatte fin qui dal Governo, e sottolineando quanto lei ha detto dal primo giorno, dal G20 di San Pietroburgo, fino ad adesso: è necessario avere ben chiara la comprensione della gravità e del rischio della situazione. Diciamo la verità: questa non è una crisi qualunque. Eppure non ci sono state e non ci sono ancora, anche nel sentimento comune dei nostri cittadini e della nostra popolazione, la giusta tensione e la giusta percezione della problematicità di questo passaggio. Ci sono tante cose dentro: dalla violazione dei diritti umani fino all'uso delle armi chimiche (ma giustamente anche quelle convenzionali vanno denunciate), senza dimenticare la drammatica situazione umanitaria che sta emergendo.

Voglio qui sottolineare - lei lo ha già fatto, signor Presidente del Consiglio, e io voglio semplicemente ribadirlo - l'esigenza di un forte impegno umanitario a favore dei profughi, soprattutto donne e bambini, che a centinaia di migliaia si vanno spostando e stanno aprendo un nuovo capitolo del dramma del Medio Oriente. Segnalo soltanto - perché è stato un tema di cui abbiamo parlato anche fra di noi - la drammatica situazione in cui si trova oggi il Kurdistan, che praticamente vede premere dalla Siria un esercito di persone, un fiume di persone che sta cercando riparo dalla guerra e dalle persecuzioni.

C'è un'acutizzazione di tensioni molto forte e c'è anche una ricaduta negativa sull'economia che può avvenire: ecco qui, di nuovo, la connessione tra economia e sicurezza internazionale. Il tema è dunque molto serio, come molti hanno già detto: chi l'ha compreso bene è stato Papa Francesco con le sue iniziative, e anche io voglio sottolinearlo.

Signor Presidente del Consiglio, lei oggi lo ha richiamato, e io voglio ribadirlo: il punto oggi è usare tutti gli spazi a disposizione per la trattativa, per il negoziato, per una soluzione politica e per recuperare il giusto ruolo dell'ONU. C'è una proposta in campo, che è quella di mettere l'arsenale siriano sotto il controllo internazionale. Come è stato detto, c'è la proposta di organizzare una Ginevra 2 che rimetta in campo tutte le questioni del diritto internazionale. Facciamo tutti gli sforzi, anche nostri, per allargare questo spiraglio e ottenere i risultati sperati. Evitare i massacri, smantellare gli arsenali, ma anche isolare e sconfiggere le dittature e tutti i terrorismi che in questo momento si vanno presentando: questa è stata, sin dall'inizio, la posizione del suo Governo, signor Presidente del Consiglio, e noi l'abbiamo condivisa e sostenuta.

La via maestra è quella dell'iniziativa politico-diplomatica. Non c'è spazio per un intervento militare

senza l'avallo dell'ONU e senza un interlocutore chiaro ed affidabile, anche dopo l'esperienza drammatica dell'Iraq e le difficoltà che abbiamo vissuto nel caso libico.

Quindi, la via politica è aperta, grazie anche all'iniziativa italiana. Questo dobbiamo dirlo: dobbiamo dare atto al Governo anche di un ruolo nuovo, più riconoscibile e più autonomo, senza con questo indebolire il rapporto con gli Stati Uniti e gli altri alleati. C'è stata una distinzione di posizioni sugli strumenti e non sugli obiettivi, non sugli ideali e sui valori di fondo da difendere. Comprendiamo anche le esigenze del presidente Obama quando parla di ideale di sicurezza e la sua denuncia degli orrori, che è anche la nostra.

Presidente Letta, lei oggi ha detto che nei confronti del regime occorrono una condanna senza equivoci, una risposta e una pressione forte, continua ed adeguata. Su questo noi continueremo a sostenerla, perché condividiamo questa linea e questi sforzi.

Mi avvio a concludere dicendo che, a nostro avviso, questo è il primo passo, quello che va fatto in questa fase per usare lo spazio negoziale che si è aperto, bloccare la guerra, salvare le vite e difendere gli spazi democratici. Tuttavia, occorre anche già guardare più avanti (lei, in qualche modo, lo ha detto). Questa vicenda siriana è destinata a rimescolare le cose, molti degli equilibri del Medio Oriente e del Mediterraneo e anche molte delle relazioni internazionali: dentro il mondo islamico, fra le grandi potenze e anche nella gerarchia delle diverse questioni presenti in quella zona e in quel territorio.

Questo richiede di aver presente due nodi cruciali, su cui concludo. Il primo, non aggirabile, è il tema del ruolo dell'Europa: se crediamo al multilateralismo, allora l'Europa deve esserci, compatta, attiva ed influente. Abbiamo preso atto con soddisfazione della segnalazione e dei passi avanti che sono stati compiuti anche a San Pietroburgo e dopo, però crediamo di poter dire che ancora non è sufficiente. Occorre un'iniziativa, una capacità unitaria dell'Europa che vincano anche le tattiche specifiche dei singoli Paesi. Questo è un grande problema, e credo che l'Italia possa svolgere un ruolo significativo.

Infine, c'è il tema dell'importanza generale dell'area Medio Oriente-Mediterraneo negli equilibri generali, su cui esercitare un di più di capacità politica e diplomatica. Noi pensiamo che l'area del Medio Oriente e del Mediterraneo debba tornare ad essere il baricentro vero della politica europea, nel senso più lato. Specialmente nel momento in cui continuano ad andare avanti gli episodi e le tappe dell'allargamento, soprattutto a Nord e a Est, non dobbiamo dimenticare il valore fondante che ha per noi la frontiera del Medio Oriente, la frontiera del Mediterraneo, quella sulla quale l'Italia è maggiormente esposta.

Per queste ragioni confidiamo che il lavoro del suo Governo su questi temi possa andare avanti fruttuosamente, non faremo mancare il nostro sostegno e crediamo che questi siano davvero gli elementi fondanti di una stagione politica che deve continuare a lavorare per dare tutti i suoi frutti. *(Applausi dai Gruppi PD, PdL e SCpI).*

PRESIDENTE. A nome del Senato, ringrazio il Presidente del Consiglio per la pronta disponibilità a riferire e a informare l'Assemblea.

Seguito della deliberazione sulle richieste di adozione della procedura abbreviata prevista dall'articolo 81 del Regolamento in ordine ai disegni di legge:

(119) ***D'ALI'. - Nuove disposizioni in materia di aree protette***

(120) ***D'ALI' e GIBIINO. - Riforma della legislazione in materia portuale***

(370) ***FILIPPI ed altri. - Riforma della legislazione in materia portuale***

(121) ***D'ALI'. - Modifiche al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e altre disposizioni in materia ambientale*** **(ore 18)**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della deliberazione sulle richieste di adozione della procedura abbreviata prevista dall'articolo 81 del Regolamento per il disegno di legge n. 119, concernente le aree protette, per gli identici disegni di legge nn. 120 e 370, riguardanti la riforma della legislazione portuale, e per il disegno di legge n. 121, recante disposizioni in materia ambientale.

Riprendiamo la votazione della richiesta di adozione della procedura abbreviata per il disegno di legge n. 119.

Ricordo che nella seduta antimeridiana hanno avuto inizio le dichiarazioni di voto.

Presidenza del vice presidente GASPARRI **(ore 18,01)**

DE PETRIS *(Misto-SEL)*. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE PETRIS *(Misto-SEL)*. Signor Presidente, innanzitutto vorrei annunciare all'Assemblea che abbiamo presentato un disegno di legge, a mia prima firma, in materia di aree naturali protette perché ovviamente riteniamo che siano innanzitutto necessari una discussione e un approfondimento sul tema. Avremmo voluto infatti una discussione in quest'Aula che non fosse legata soltanto all'adozione della procedura abbreviata per un disegno di legge che è stato approvato in sede deliberante alla fine della scorsa legislatura, ma che consentisse una riflessione sul valore del sistema delle aree naturali protette, terrestri e marine.

Desidero infatti ricordare in questa sede, visto che fortunatamente oggi si fa un gran discutere di consumo del suolo e di assetto del territorio, che esse sono un punto di riferimento essenziale per l'assetto del territorio nel nostro Paese e lo sono state storicamente. Vorrei ricordare a tutti che la legge n. 394 del 1991 è stata una legge molto importante per il nostro Paese: il collega senatore Caleo, che è qui presente, sa perfettamente quanto tali aree siano state importanti, proprio per fare un salto di qualità.

Tutti dobbiamo ricordare infatti che esse hanno consentito - comunque, nel bene o nel male, con problemi e approfondimenti - di conservare per le future generazioni alcuni degli ecosistemi più preziosi della regione mediterranea. Questo percorso si è sviluppato nel corso di vent'anni, ovviamente con fasi alterne e con difficoltà, con rapporti che all'inizio sono stati a volte conflittuali con le comunità locali, che poi sono state sempre più integrate. Visto che a molti in quest'Aula piace la parola crescita, senza aggettivi, possiamo dire che esse sono state un elemento di buona crescita e di qualità per i nostri territori.

Quindi, dopo vent'anni di applicazione della legge quadro sulle aree protette, non possiamo che dire che il bilancio è stato assolutamente positivo. Vorrei ricordare in questa sede che nel nostro Paese si contano 23 parchi nazionali, 27 aree marine protette, 147 riserve naturali statali, circa 670 tra parchi e riserve naturali regionali, un totale di superficie terrestre protetta che supera i 3 milioni di ettari, per raggiungere i 6 milioni di ettari con le aree marine.

Il sistema dei parchi ha fornito un contributo decisivo proprio sul fronte dello sviluppo qualitativo del nostro Paese: l'impulso al turismo naturalistico, a riscoprire i valori del territorio, le identità, il connubio che si è venuto sempre più a creare, per fortuna, con le produzioni agricole e agroalimentari di questi territori.

Il problema che oggi abbiamo di fronte è, quindi, certamente quello di un aggiornamento, di una manutenzione della disciplina vigente, che però deve essere accorta, molto accorta, e deve vedere un coinvolgimento ampio di tutti quanti i soggetti, di quelli che storicamente hanno voluto e difeso le aree protette e naturalmente anche dei soggetti e delle comunità, ma in particolare di coloro che hanno l'interesse prioritario nel conservare, nel mantenere e far fare un ulteriore salto di qualità a questo sistema, quindi nel senso migliore del termine.

Noi oggi siamo chiamati a votare la procedura abbreviata su un testo, che - voglio dirlo qui con franchezza - presenta aspetti che, a mio avviso, debbono essere assolutamente modificati, e che, ahimè, ha visto, come si è riproposto anche in questi giorni, uno scontro con la Federparchi e alcune associazioni ambientaliste; uno scontro che, francamente - questo è il tentativo del nostro disegno di legge - noi abbiamo cercato di evitare riportando tutti quanti a un tavolo, su una posizione comune, perché dobbiamo rimettere insieme le migliori energie per migliorare l'assetto nonché il quadro legislativo e normativo. Quindi, il nostro sforzo è quello di trovare un punto di mediazione in senso alto per far sì che si possa effettivamente svolgere un lavoro proficuo.

Le perplessità di alcune associazioni che sono state oggi nuovamente manifestate, per certi versi anche a ragione, sono relative all'ipotesi che si riparta di fatto solo da quel testo che è stato licenziato, quindi con un lavoro che potrebbe essere magari solo emendativo, senza una reale capacità di coinvolgere nuovamente tutte le associazioni. A tal proposito, so che sono stati presentati altri disegni di legge di altri Gruppi parlamentari, quindi credo che noi dobbiamo fare di nuovo un lavoro che non dia per scontato quel provvedimento, ma che ricostruisca un testo condiviso non solo in sede parlamentare, e che rimetta insieme - lo ripeto - le associazioni che nei mesi scorsi si sono espresse con posizioni diverse. Un lavoro dunque che sappia coinvolgere alcuni soggetti e che eviti però di introdurre elementi spuri a quello che è comunque il fine delle aree protette.

Le aree protette nascono per la conservazione degli ecosistemi, quindi non bisogna pensare di dovere inserire, per esempio, magari all'interno degli organismi dirigenti dei parchi, soggetti che hanno altre finalità escludenti il fine della conservazione. Non sto certamente parlando degli agricoltori, che anzi sono importanti e sono legati proprio alla finalità primaria della conservazione e della valorizzazione in senso buono. Quindi, nella Commissione ambiente dobbiamo assolutamente fare questo lavoro e non dare invece per scontato il testo licenziato.

Al senatore D'Alì, che ha presieduto la Commissione ambiente nella scorsa legislatura e che ha riproposto la questione della procedura abbreviata, avrei consigliato un approccio diverso, quello che, spero, potremo realizzare all'interno della Commissione, ovvero di assumersi la responsabilità di trovare una soluzione su un testo condiviso che davvero faccia quel lavoro di manutenzione qualitativa e migliorativa dell'impianto della legge n. 394 del 1991, e non certamente di demolizione.

Per questo motivo, proprio perché vogliamo farci carico anche di questa funzione di ricomposizione, non possiamo certamente votare a favore della richiesta di procedura d'urgenza. Annunciamo quindi il nostro voto di astensione, come ho già detto anche per il merito di alcune parti del testo, ma soprattutto in virtù di questo lavoro, anche in base alle proposte presentate dal nostro e da altri Gruppi, di ricomposizione e di valorizzazione di tutte le energie migliori che in questi anni hanno lavorato per il sistema delle aree protette del nostro Paese. *(Applausi dal Gruppo Misto-SEL)*.

D'ALI' *(PdL)*. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

D'ALI' *(PdL)*. Signor Presidente, intendo brevemente illustrare l'*iter*, dato che di procedura si tratta, che questo provvedimento ha avuto nella scorsa legislatura. Ho presentato questo disegno di legge perché, nella mia responsabilità di Presidente della Commissione ambiente di allora, ne ho seguito i lavori costantemente. È stato un lungo *iter*, che ha consentito un'ampia discussione con tutti i protagonisti del mondo dell'ambientalismo, ma anche della gestione reale della aree protette, sia terrestri che marine, nel nostro Paese.

Il testo, che è il risultato di una lunga discussione, è stato approvato, come è stato ricordato, in sede deliberante, il che significa con il consenso di tutte le forze politiche presenti in Parlamento, e quindi all'unanimità, e mi meraviglia che alcuni Gruppi parlamentari che oggi esprimono le loro perplessità lo facciano senza forse avere preso visione degli atti della discussione alla quale parteciparono e nella quale diedero il loro assenso.

Soprattutto, però, l'interlocuzione è avvenuta nel tempo con i gestori delle aree marine. Federparchi, come ha già esplicitato anche in alcuni comunicati di questi giorni, ha assolutamente condiviso quel testo e ci sollecita ad intraprendere questo lavoro di revisione, ma non certo di sconvolgimento, della legge n. 394 del 1991, il cui valore e la cui importanza tutti riconosciamo nel panorama della difesa ambientale nel nostro Paese da vent'anni a questa parte.

La revisione è assolutamente nei fatti, non foss'altro perché sono trascorsi oltre vent'anni dalla sua prima emanazione ed è un lavoro importante che, tra l'altro, comporta un maggior coinvolgimento nella gestione dei parchi degli enti locali e del mondo delle associazioni, anche e non solamente ambientali, come ad esempio le associazioni agricole, che oggi lamentano le conseguenze della scelta allora operata della loro esclusione dagli enti gestori, scelta che ha determinato gravissime

conseguenze anche nelle aree limitrofe ai parchi a causa della cattiva gestione di alcune specie invasive del territorio estremamente dannose per l'agricoltura.

D'altronde, non ci troviamo qui oggi per discutere il merito di questo provvedimento, ma per discutere dell'urgenza di provvedere e di intervenire, urgenza che non implica certamente l'accettazione del testo proposto, ma assicura una corsia preferenziale al testo proposto. Mi meraviglia che chi dentro e fuori quest'Aula continua a tacciare il Parlamento di improduttività si opponga a procedure che invece consentono una discussione rapida e sicura del provvedimento. Il testo base, infatti, è assolutamente emendabile.

Se qualcuno ha dalle proposte emendative, anche di larga parte del testo, le avanzi; ne discuteremo tranquillamente in questa sede, ma almeno arriveremo a un risultato, piuttosto che impantanarci in quello che è - questo sì - un *iter* estremamente farraginoso che vede sempre protagonisti i disegni di legge di iniziativa parlamentare.

Se questo Parlamento vuol dare un segno di presenza e di attivismo per i suoi disegni di legge, oltre che essere sempre Camera di esame e ratifica dei decreti?legge governativi, si utilizzino gli strumenti che il Regolamento mette a disposizione: la procedura d'urgenza su un testo approvato nella precedente legislatura da uno dei due rami del Parlamento e solamente per poche settimane non trasformato in legge definitiva, perché già il testo aveva fatto un suo passaggio attraverso le Camere. Il Parlamento utilizzi questi strumenti regolamentari invece di piangersi addosso perché non si riescono a fare leggi di iniziativa parlamentare. Nel momento in cui si possono fare velocemente, ecco che subito vengono fuori tutti i dubbi e le perplessità, che si superano entrando nel merito delle questioni e proponendo degli emendamenti, quindi discutendo sul testo.

Il Gruppo Popolo della Libertà voterà a favore della procedura d'urgenza, che non è - lo ripeto - un'espressione di giudizio positivo sull'intero testo, ma consente a quest'Aula di avere un testo base sul quale eventualmente apportare le modifiche che si riterranno necessarie. Signor Presidente, il Popolo della Libertà vota convintamente la procedura d'urgenza sul testo al nostro esame e raccomanda alla Presidenza la continuità del percorso, come il Regolamento prevede, per la calendarizzazione in Aula in una prossima seduta della discussione dei disegni di legge. *(Applausi dal Gruppo PdL).*

CALEO *(PD)*. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CALEO *(PD)*. Signor Presidente, rappresentante del Governo, onorevoli colleghi, il disegno di legge al nostro esame ha l'obiettivo di aggiornare con accortezza - vorrei riprendere la parola con cui si è espressa la senatrice De Petris - la legge n. 394 del 1991, legge fondativa dei parchi e delle aree protette. Devo dare atto che nella passata legislatura è stato fatto un lavoro importante con una deliberazione unanime della Commissione ambiente, come ricordava il senatore D'Alì. Purtroppo il percorso si è interrotto e la discussione del disegno di legge non è potuta andare avanti. Sono stati ascoltati enti, associazioni, varie sensibilità istituzionali in uno spirito di leale collaborazione.

La legge n. 394 del 1991 è la legge fondativa dei parchi ed è stata un buon provvedimento, come ricordava bene la senatrice De Petris. Sono nati i parchi, le aree protette marine e si è dato lo spunto per far crescere una sensibilità ambientale importante nel Paese. Con la suddetta legge si è costruito il sistema dei parchi italiani, che sono diventati un'eccellenza per il nostro Paese: luoghi dove si tutela la biodiversità e dove si sperimentano con successo nuovi modelli di sviluppo.

Ricordo le lotte, per averle vissute personalmente, e lo scetticismo della politica e delle istituzioni. C'era un movimento culturale molto isolato nel 1991, ma alla fine è venuta fuori una buona legge. C'era scetticismo perché i parchi erano percepiti come enti inutili che ingessavano il territorio. Per anni c'è stata una battaglia, soprattutto culturale: una bottiglia che è stata vinta con i fatti, mettendo in cascina buon fieno.

Adesso succede il contrario, colleghi senatori. Ho la percezione, anzi la convinzione che è mutata la condizione e la fase di osservazione che hanno avuto i parchi nel tempo. Ci sono benevole accettazioni da parte delle associazioni degli agricoltori; addirittura quelle venatorie comprendono l'utilità di avere

aree protette.

A tal proposito, è singolare l'azione di sostegno dei Comuni. Nella mia Regione c'è stato il tentativo di accorpare le aree protette e i parchi in un unico ente e i Comuni, che qualche anno prima avevano dimostrato ostracismo nei confronti delle aree parco, sono stati i primi a sostenerli e a difenderli. Credo che questa sia un'inversione dal punto di vista politico e culturale molto importante. Tutto questo è avvenuto grazie all'azione costante della Federparchi, che è un po' l'ANCI dei parchi, che ha saputo coinvolgere in uno spirito di leale collaborazione tutti gli enti e le istituzioni che hanno a che fare con le aree protette. Ha vinto, dunque, un modello di sviluppo che ha ancora margini di crescita.

È per questo che alcuni accorgimenti normativi potranno facilitare ancora una maggiore espansione delle aree protette, una rottura dei propri confini, una contaminazione dei territori, esportando la qualità ambientale, paesaggistica e culturale, affinché questo patrimonio di tutti costituisca supporto a un nuovo modello di sviluppo. Questa è la sfida dei parchi per il futuro nostro e del nostro Paese: costruire alleanze con comunità locali, partecipando e guidando progetti di sviluppo locale sostenibile che abbiano al centro la natura, il paesaggio e la biodiversità.

Il disegno di legge deliberato nella precedente legislatura dalla Commissione ambiente - sottolineo all'unanimità - unitamente agli altri disegni di legge presentati da vari Gruppi devono essere la traccia per individuare un percorso comune e una soluzione unitaria che possa essere di aiuto al sistema. Quindi, senza contrapposizioni si dovrà trovare il modo di lavorare assieme sui testi che sono stati presentati e elaborarne uno condiviso che miri ad agevolare gli obiettivi sopra citati, ovvero continuare con la tutela ma anche agevolare forme di valorizzazione economica e sociale e semplificare le procedure.

Alcune associazioni e operatori hanno espresso in questi giorni la necessità di un chiarimento e qualche eccessiva preoccupazione. Io vorrei chiarire alcuni aspetti, tre in particolare. Il primo è che oggi noi non approviamo la legge, ma la procedura di urgenza. Cominciamo a riportare i fari e la luce su un progetto importante, quello della valorizzazione del nostro patrimonio ambientale, che è anche un patrimonio di conoscenze acquisito in questi anni attraverso un lavoro svolto con grande capacità e competenza. In secondo luogo, noi vorremo aprire ? lo dirò in Commissione ambiente ? una fase d'ascolto e d'interlocuzione con tutti i portatori di interessi, partendo da chi ha avuto un ruolo fondamentale e straordinario, come le associazioni ambientaliste. Non ci deve essere nessuna preoccupazione quindi, perché credo si metterà in campo una strategia di ascolto e d'interlocuzione che ha dato risultati importanti.

Infine, credo che non bisogna avere paura dell'innovazione; l'ho detto la settimana scorsa quando è stato approvato questo straordinario, secondo me, ordine del giorno sulla tutela e sulla difesa del territorio dal dissesto idrogeologico. Ho detto che la capacità riformatrice di un Paese si misura dal grado di attenzione che mette sulle questioni ambientali.

Sono convinto che, alla stregua del lavoro che è stato svolto la settimana scorsa, ma anche qualche mese fa, su questioni importanti come l'Ilva, il Senato sarà ascoltare, saprà riflettere e decidere per il bene del nostro Paese.

Con queste motivazioni, il Gruppo del Partito Democratico sostiene la procedura di urgenza per questo disegno di legge. *(Applausi dal Gruppo PD e del senatore D'Alì)*.

PRESIDENTE. Metto ai voti la richiesta di adozione della procedura abbreviata prevista dall'articolo 81 del Regolamento per il disegno di legge n. 119.

È approvata.

SANTANGELO *(M5S)*. Chiediamo la controprova.

PRESIDENTE. Senatore Santangelo, il risultato della votazione è evidentissimo e palese. Si tratta di un atto superfluo, ma procederemo, proprio per rispetto della sua richiesta.

Ordino la chiusura delle porte. Procediamo alla controprova mediante procedimento elettronico.

È approvata.

Colleghi, con l'occasione vi ricordo che quando si chiede la controprova si riflette, in genere, sul

riscontro, che c'è sempre, tra le verifiche e le controprove.

BUEMI *(Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BUEMI *(Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE)*. Signor Presidente, volevo solo segnalare che nel corso della controprova non sono riuscito a votare.

PRESIDENTE. La Presidenza ne prende atto.

Passiamo alla votazione della richiesta di adozione della procedura abbreviata per i disegni di legge nn. 120 e 370, di identico contenuto. Trattandosi di disegni di legge di identico contenuto, la Presidenza avverte che poi si procederà ad un'unica votazione.

DAVICO *(LN-Aut)*. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DAVICO *(LN-Aut)*. Signor Presidente, signori rappresentanti del Governo, ci troviamo a votare su questa dichiarazione di urgenza che viene dal passato: infatti, già nella scorsa legislatura si è arrivati all'elaborazione di questo testo che si prefigge una riforma radicale del sistema portuale italiano e che pertanto si richiede la massima rapidità di approvazione.

In realtà, il provvedimento, per quanto sia meritevole, apporta delle modifiche alla legge n. 84 del 1994 che, pur costituendo certamente un avanzamento positivo, non poteva risolvere completamente le problematiche intrinseche alla molto specifica portualità italiana.

Il sistema portuale è in sofferenza, non solo da oggi, e io provo a esplicitarne alcune cause. La prima è costituita dalle gravi carenze infrastrutturali, ascrivibili ai limiti di natura orografica del nostro Paese: ad esempio nell'estensione delle banchine portuali e dei retroporti. Una seconda causa è l'eccessivo costo del lavoro e dei servizi, che ha gravissime ripercussioni, soprattutto per i possibili investimenti stranieri. La terza causa è la lungaggine dei tempi per i controlli doganali, che porta il traffico marittimo, che passa addirittura da Suez, a prediligere attracchi nordeuropei, molto più lontani rispetto ai nostri porti, madove vengono espletate le pratiche in arrivo in modo più veloce. La nostra burocrazia, i nostri sistemi di controlli e di sdoganamento ci rendono addirittura non concorrenziali rispetto a porti che comportano molti più giorni di navigazione.

Oggi si vuole accelerare l'*iter* di questo provvedimento, presentandolo come una seconda parte della riforma dei porti, con ricadute positive simili a quelle ottenute con la legge n. 84 del 1994, in grado di portare la nostra portualità a fare finalmente un salto decisivo e in positivo.

Probabilmente però i vantaggi che porterà questo disegno di legge, che è comunque positivo e condivisibile nel suo complesso, sono limitati e meritano di essere condivisi prima di tutto dallo stesso mondo portuale. I rappresentanti del comparto hanno infatti chiesto audizioni in Commissione ed esprimono la necessità di una riflessione più approfondita sul testo, aprendo un confronto sul ruolo dei porti. Ovviamente la priorità è quella di scrivere una buona legge. Vanno bene quindi l'abbreviazione dei tempi e l'urgenza, ma bisogna scrivere una buona legge, in grado di risolvere il più possibile le problematiche del settore e rilanciare le grandi potenzialità del nostro sistema marittimo, con indubbi vantaggi dal punto di vista economico ed ambientale. Condividiamo pertanto l'urgenza di una riforma portuale, a condizione però che in Commissione ci sia lo spazio per un ampio dibattito e per apportare le necessarie ed imprescindibili modifiche.

Nella scorsa legislatura il nostro Gruppo ha proposto degli emendamenti al testo, alcuni dei quali sono stati recepiti, ma altre e sostanziali modifiche sono rimaste inascoltate ed in questa sede sarebbe il caso di rifletterci e di riprenderle con più attenzione. Mi riferisco principalmente alla possibilità di assicurare una maggiore autonomia finanziaria ai porti e una maggiore liberalizzazione del lavoro nell'ambito degli stessi. Inoltre c'è il problema del congelamento delle concessioni, che potrebbe rappresentare un grave pericolo, perché le concessioni così lunghe - per noi eccessivamente lunghe - rischiano di ingessare una situazione che invece necessiterebbe di dinamismo, di vivacità commerciale e imprenditoriale.

Concludendo, riteniamo condivisibile la scelta di discutere al più presto questo provvedimento in

Commissione, con un occhio però rivolto al regolamento europeo che fisserà le norme in tema di aiuti di Stato ai porti, trasparenza finanziaria e, più in generale, alle liberalizzazioni, e con un occhio rivolto alle esigenze del mondo portuale per aprire un dibattito serio e attento sul tema, che dia spazio a proposte di modifica tese ad attuare una vera e, finalmente, più efficace riforma del nostro sistema portuale. *(Applausi dal Gruppo LN-Aut)*.

ROSSI Maurizio *(SCpI)*. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROSSI Maurizio *(SCpI)*. Signor Presidente, ritengo molto condivisibile quanto detto dal collega Davico. È necessario anzitutto comprendere che l'economia del mare è uno dei temi fondamentali per il rilancio del Paese, che, sulla base del dato 2010, genera il 2,6 per cento del PIL, pari a circa 40 miliardi di euro. Purtroppo non sempre ciò viene percepito dall'opinione pubblica e dalla maggior parte dei soggetti politici.

Proprio il Governo Monti ha per la prima volta inserito l'autonomia finanziaria, anche se solo dell'1 per cento; è stato però un forte segnale al settore di attenzione e cambiamento. Bisogna rendersi conto che i porti generano un gettito fiscale molto importante per il Paese (secondo il Ministero del tesoro, nel corso del 2011, i porti italiani hanno generato un gettito fiscale di 13 miliardi di euro) e che se non destiniamo una parte di questo gettito fiscale a opere che consentano al sistema portuale di adeguarsi agli standard mondiali, questo gettito diminuirà fortemente nei prossimi anni, ben al di là di quello che potrebbe essere l'aumento della percentuale dell'autonomia finanziaria. Si rischiano quindi di perdere, a vantaggio di altri Paesi europei: traffici, gettito fiscale e occupazione diretta e indiretta che ruota intorno al nostro sistema portuale. È molto importante quanto sta portando avanti il ministro dei trasporti Lupi, che dimostra una forte attenzione agli investimenti per migliorare e completare i corridoi di collegamento tra l'Italia e il Nord-Europa. Se però i Corridoi arriveranno in porti vecchi e inadeguati a ricevere le nuove navi, di dimensioni tali che non si potevano assolutamente immaginare sino a qualche anno fa e per le quali oggi non siamo assolutamente preparati, anche questi investimenti diventeranno totalmente inutili nei Corridoi. Noi abbiamo la necessità di spostare le dighe e di fare una serie di interventi.

Ma che cosa chiede il sistema portuale italiano? Certamente un aumento dell'autonomia finanziaria, ma da destinare unicamente a investimenti per adeguamenti - come dicevo - sulle dighe foranee, sui dragaggi, sullo spostamento e sull'ingrandimento delle banchine e investimenti in gru e altro materiale per ricevere le grande navi. L'aumento dall'1 al 3 per cento dell'autonomia finanziaria è un fatto fondamentale ed un investimento per il Paese. Credo sia auspicabile - questo sì - farlo anche per decreto-legge, perché è urgente, non si può aspettare. Il risultato non sarà che il Paese conserverà il restante 2 per cento se non vogliamo aumentarlo, bensì crollerà il gettito fiscale derivante dai traffici, di cui l'Italia, di anno in anno perderà una fetta sempre più significativa. Sarebbe davvero un atteggiamento miope e dannoso.

A parte questo aspetto fondamentale, facendo parte della Commissione trasporti, dove abbiamo dibattuto sulla posizione da prendere sulla riforma della legge n. 84 del 1994, ho espresso più volte le mie perplessità sul disegno di legge, avendo ascoltato diverse posizioni dei primari operatori e associazioni nazionali. Sono lieto che ieri in Commissione sia passata la mia richiesta di concedere alcune audizioni ai primari interlocutori nazionali, anche nel caso in cui oggi il Senato voti a favore dell'urgenza.

Non sappiamo certo quanto tempo avrà questo Governo per portare avanti questo disegno di legge, ma certamente se si pensasse di ripartire da zero - come dicono alcuni - non credo che ci sarebbe alcuna possibilità di far vedere la luce alla riforma della legislazione sui porti di cui stiamo parlando. Viene da pensare che chi si schiera contro, di fatto, vorrebbe solo che restasse tutto come è oggi, visto che su questo disegno di legge possiamo comunque fare delle modifiche in via emendativa anche significative.

Qui si inserisce un fatto che ritengo grave di questi giorni e che mi ha convinto ancora di più ad esprimere parere favorevole alla richiesta di urgenza: il grave comportamento adottato da alcuni

membri della Camera dei Deputati, che stanno di fatto minacciando l'indipendenza e l'obiettività dei membri del Senato, in particolare di coloro i quali come me sono anche membri dell'8a Commissione, chiamata a esaminare i disegni di legge.

Questa intromissione si è verificata già dalla fine di luglio, anche in forma pubblica attraverso gli organi di stampa, che riportano dichiarazioni di onorevoli che ritengono di dover avvisare (o dovrei forse usare il termine minacciare) che se in quest'Aula voteremo a favore dell'urgenza del disegno di legge loro l'affosseranno non appena arriverà alla Camera. Ritengo questo un comportamento assolutamente irrituale e irrispettoso delle istituzioni, oltre a violare di fatto il sistema bicamerale che a oggi regola il funzionamento del nostro Parlamento.

Penso anche che dobbiamo estremo rispetto al lavoro fatto dai senatori della scorsa legislatura, che aveva portato ad approvare questo testo, anche se - ribadisco - dovremmo prima audire pochi e primari attori del settore per valutare come proporre emendamenti migliorativi già al Senato, in Commissione e in Aula.

In tempi brevi potremo inviare alla Camera il disegno di legge, che a quel punto mi auguro, senza preconcetti e difesa di interessi di chicchessia, apporterà le modifiche che riterrà opportuno e non affosserà il disegno di legge, come dichiarato da alcuni soggetti, non privi di interesse diretti nel settore, per rimandarlo in Senato per la terza lettura e approvazione.

Ringrazio i colleghi della Commissione 8a, con i quali abbiamo lavorato molto bene, per il chiaro e sereno dibattito costruttivo, per aver condiviso la necessità di svolgere alcune audizioni e dichiaro che il Gruppo Scelta Civica per l'Italia voterà a favore dell'urgenza. *(Applausi dal Gruppo SCpI)*.

SCIBONA *(M5S)*. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SCIBONA *(M5S)*. Signor Presidente, onorevoli senatrici e senatori, onorevoli cittadini, non mi addentrerò nell'articolato degli Atti Senato nn. 120 e 370, a prima firma rispettivamente D'Alì e Filippi, perché non è il tema di oggi. Ci tengo però a precisare che una riforma della legislazione portuale formulata in un testo unitario che raccolga tutta la legislazione in materia, oltre che auspicabile, è veramente necessaria.

Pur comprendendo la volontà dei firmatari di utilizzare la dichiarazione di urgenza ai sensi dell'articolo 81 del nostro Regolamento, non la condividiamo. Il provvedimento è urgente, anzi, meglio, è prioritario, proprio perché tanto atteso, ma una legge di questa entità deve essere al passo con i tempi, deve raccogliere i suggerimenti della maggior parte delle associazioni di categoria e di tutti quegli operatori ed enti che giorno per giorno trattano, sul campo, la materia.

La trattazione d'urgenza non permette la necessaria e attenta trattazione e ci espone al rischio concreto di approvare un testo già sorpassato. Non ci permette quegli approfondimenti atti a valutare le disposizioni di legge promulgate in materia portuale. Tra l'altro, domani corre un anno esatto dal licenziamento del testo originale dal Senato ed è innegabile che da allora alcune cose sono cambiate, come la questione portuale di Genova. Dello stesso avviso appaiono le associazioni di categoria che di recente hanno rilasciato dichiarazioni alle agenzie di stampa che supportano queste riflessioni.

Infine, mi permetto di richiamare la centralità del Parlamento, perfetta sede, almeno a Costituzione vigente, dove dal confronto con le realtà del nostro Paese e dal confronto fra noi possono uscire leggi approfondite e a misura d'uomo che soddisfino sia le necessità del legislatore, che quelle degli operatori del settore, apportando benefici a tutti i cittadini.

Diamo quindi priorità alla trattazione del provvedimento nell'8a Commissione e favoriamone, se proprio si vuole procedere con urgenza, anziché perdere una giornata per richiedere la procedura abbreviata, una veloce calendarizzazione in Aula. Se necessario, siamo disposti anche a fare una seduta extra: il Movimento 5 Stelle non ha mai avuto paura di lavorare e non ne ha. Facciamo quindi tutti i passaggi per una procedura ordinaria. Unica garanzia di un confronto costruttivo è proprio la trattazione normale.

Per tutti questi motivi il Movimento 5 Stelle voterà contro la **richiesta di adozione della procedura**

abbreviata per la riforma della legislazione in materia portuale. *(Applausi dal Gruppo M5S)*.

D'ALI' *(PdL)*. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

D'ALI' *(PdL)*. Signor Presidente, ribadisco gli stessi concetti che ho espresso nell'annunciare il voto favorevole del Popolo della Libertà per il precedente disegno di legge.

Noi voteremo a favore della richiesta d'urgenza perché, anche in questa occasione, si tratta di un testo a lungo discusso nella precedente legislatura, direi ancora più profondamente accolto dalle Commissioni e poi dall'Assemblea, trasmesso alla Camera e non approvato, per poche settimane di tempo, in via definitiva. È vero che il tempo passa (un anno certamente è passato dall'approvazione di questo testo in Senato) ma è anche vero che ne sono passati venti dalla prima formulazione della legge di regolazione delle autorità portuali del nostro Paese. Quindi, abbiamo il dovere di procedere con la massima urgenza, e naturalmente anche con la massima razionalità, esaminando tutte le possibili modifiche a quel testo: ciò è previsto assolutamente dal Regolamento.

Ribadisco anche in questa dichiarazione di voto che qui si tratta di promuovere una procedura e non di accogliere un testo preconfezionato. Sono quindi convinto che, ancora una volta, anche in quest'occasione il Parlamento potrà dare buona prova di sé approvando un disegno di legge di iniziativa parlamentare - anche quello della precedente legislatura lo era - cercando di superare le abituali farraginosità del nostro Regolamento che, come è dimostrato da ciò che oggi proponiamo, spesso nell'arco di una legislatura non consente di concludere l'*iter* dei disegni di legge di iniziativa parlamentare.

Queste procedure d'urgenza quindi - lo ribadisco - costituiscono anche un momento di orgoglio, se mi è consentito il termine, da parte del Parlamento, delle sue prerogative e della sua volontà di legiferare e non solamente di ratificare provvedimenti governativi.

Pertanto, il Popolo della Libertà voterà convintamente a favore della richiesta di adozione della procedura abbreviata. Ringrazio il senatore Grillo, presidente dell'8a Commissione permanente della scorsa legislatura il presidente Matteoli che ha già trattato l'argomento in Commissione e, naturalmente, il collega Filippi, che come me ha proposto la procedura d'urgenza raccogliendo anche il numero necessario delle firme. Anticipo sin d'ora che il Parlamento, attraverso l'accoglimento di alcune proposte, dimostrerà di saper legiferare e di saperlo fare nei tempi necessari per seguire le esigenze del Paese; esigenze concrete e reali degli operatori. Noi che viviamo le città di mare sappiamo benissimo che molto spesso le esigenze degli operatori sono diverse da quelle dei gestori, che talvolta sono proprio i protagonisti della resistenza alle riforme. Il vero conservatorismo molto spesso è più negli apparati intermedi tra la politica e gli operatori che non nelle Aule parlamentari. Noi speriamo, portando in porto questo disegno di legge, di confermare la mia intuizione - se la possiamo chiamare in questo modo - che noi vogliamo fare le riforme ma spesso è il Paese che si prodiga a bloccarle. *(Applausi dal Gruppo PdL)*.

FILIPPI *(PD)*. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FILIPPI *(PD)*. Signor Presidente, rappresentanti del Governo, onorevoli colleghi, il Gruppo del Partito Democratico condivide pienamente la richiesta di applicazione dell'articolo 81 del Regolamento alla riforma dell'ordinamento portuale, per diverse e buone ragioni che mi appresto sommariamente ad elencare.

In primo luogo, il fattore relativo al tempo necessario per approvare una legge non costituisce mai un aspetto secondario, specie quando l'attesa di riforma per l'attuale ordinamento rappresenta un'esigenza avvertita da tempo. In questo senso, voglio solo ricordare all'Aula che ad una revisione della legge n. 84 del 1994 si lavora in questo ramo del Parlamento, con diversi propositi ed alterni successi, da più di dieci anni, senza però mai arrivare ad una sua definitiva approvazione. In questo lasso di tempo sono intervenuti fattori di cambiamento nel settore dello *shipping* internazionale davvero considerevoli: da un incremento dimensionale delle flotte, che non ha precedenti nella storia della navigazione, ad

un'innovazione nell'organizzazione della logistica delle merci, che ci ha visto rincorrere di volta in volta drastici fenomeni di *dumping* sociale, ambientale ed economico?finanziario. In sostanza, si tratta di mutamenti tali da far ritenere il periodo che stiamo vivendo una fase di cambiamento davvero epocale.

Basti pensare che, nei vent'anni che ci stanno alle spalle, il nostro Paese ha beneficiato in termini di incremento dei traffici grazie essenzialmente al suo posizionamento geografico che lo vede - come sappiamo - naturalmente collocato al centro di un Mediterraneo rivitalizzato prevalentemente dai traffici provenienti dal *Far East* lungo la rotta Suez-Gibilterra. Per i prossimi dieci anni, però, sono previsti cambiamenti significativi persino sulle rotte dello *shipping* internazionale, tali da far prevedere una perdita effettiva di quella centralità ritrovata del Mar Mediterraneo a favore delle rotte atlantiche Sud-Sud, di quelle pacifiche e persino - come abbiamo visto recentemente - di quelle polari, inaugurate anche dalle enormi navi rompighiaccio di fabbricazione asiatica.

In questi scenari di cambiamento così enorme il nostro Paese si dibatte con una legge ordinamentale approvata sul finire della prima Repubblica che, per quanto abbia costituito un fattore di svolta e di cambiamento fondamentale positivo, è comunque precedente alla riforma del Titolo V della Parte II dellanostra Carta costituzionale, la quale ha visto sostanziali modifiche nel riparto delle competenze in questo settore.

Va subito detto per correttezza che il testo di legge per cui viene richiesto l'esame con procedura abbreviata è probabilmente insufficiente a cogliere in maniera esaustiva tutte le novità cui ho accennato e alle quali ancora in parte intendo richiamarmi. Tuttavia, esso mira senz'altro a completare e ad adeguare un impianto normativo, quale quello appunto della legge n. 84 del 1994, per chiuderne, nell'auspicio definitivamente, una fase con le necessarie modifiche ordinamentali rese nel tempo ancor più stringenti dalla situazione di crisi economica.

Il nostro sistema portuale ha bisogno innanzitutto di riconoscersi compiutamente nelle sue diverse vocazioni e specializzazioni esistenti e potenziali, recuperando una missione complessiva nel suo inquadramento e nella sua collocazione internazionale, e cercando nella conferma della sua natura essenzialmente pubblica, dovuta all'insistenza delle strutture di demanio marittimo negli ambiti portuali, la possibilità di conoscere e frequentare una maggiore dinamicità imprenditoriale, fattore essenziale per l'incremento dei traffici esistenti e per quelli di nuova acquisizione.

Oltre la revisione dell'attuale ordinamento ritengo ci sia anche richiesto di aprire una fase di confronto capace di traguardare l'attuale situazione ai processi di cambiamento in atto che ho richiamato. Non sarà questo un dibattito da improvvisare né un lavoro facile né breve, anche per i cambiamenti culturali che probabilmente si renderanno necessari. Per questo - ritengo - è senz'altro meglio condurlo in una condizione in cui la situazione ordinamentale attuale venga almeno sanata dalle difficoltà e dalle contraddizioni esistenti, la prima delle quali è costituita dal sistema delle risorse disponibili, ma anche dalle norme di pianificazione e dai poteri riconosciuti negli ambiti portuali. Si tratta di aspetti essenziali, per i quali il disegno di legge in questione nasce e si articola, a partire da un'effettiva autonomia finanziaria per gli scali portuali (richiamata anche negli altri interventi), essenzialmente finalizzata alla realizzazione delle infrastrutture necessarie al loro ammodernamento, ma anche dalla necessità di più congrue norme di pianificazione, che consentano una maggiore semplicità delle operazioni di dragaggio per l'approfondimento dei fondali portuali, oggi - anche questo aspetto è stato richiamato - fattore indispensabile per i nostri porti, al fine di essere scalati da navi di sempre maggiore stazza e, conseguentemente, di sempre maggiore pescaggio.

Sono infine necessarie norme di pianificazione che consentano l'approvazione di piani regolatori o di loro varianti anticipatrici non più in tempi biblici e indefiniti, ma in tempi certi e ragionevoli, grazie a procedure chiuse e rigorosamente definite nelle titolarità e nei tempi di approvazione, fattore quest'ultimo indispensabile per poter consentire ipotetici investimenti di capitali stranieri interessati ai nostri scali - come ha recentemente auspicato lo stesso Governo - anche per altri contesti infrastrutturali. Tutti aspetti, questi, adeguatamente definiti nel disegno di legge in questione e al tempo ? come diceva appunto il senatore D'Alì ? ampiamente condivisi dall'intero *cluster* portuale.

In ultimo, non voglio sottacere due questioni che possono pregiudicare il lavoro a cui, con rinnovata lena, intendiamo apprestarci. *In primis*, la durata di questa legislatura, la cui previsione al momento non consente facili ottimismi e su cui però non possiamo dare niente per scontato. Forse, proprio per questa paradossale situazione, occorre sfruttare ogni possibilità e ogni contesto, per non rendere vano neppure un giorno di un Parlamento legittimamente eletto e nel pieno delle sue funzioni e delle sue prerogative fino al giorno del suo scioglimento.

Infine, c'è il ruolo che in questo percorso ? che noi, come Senato, ancora una volta avviamo ? vorranno giocare l'altro ramo del Parlamento e il Governo. Per quanto riguarda la Camera, essendo credo superfluo richiamare la sua autonomia e le sue prerogative, mi auguro soltanto che, con le modifiche che riterrà massimamente più opportune, riesca a completare i propri lavori in tempo utile per una definitiva approvazione. Per quanto riguarda il Governo, anche in questa sede mi sento di ripetere quanto più volte affermato nel corso di questi mesi: faccia della legge ciò che vuole. Non ci sono atteggiamenti, in questo senso, di sterile primogenitura da parte di nessuno. Per quanto ci riguarda, ci sono norme che possono da subito essere assunte e tradotte in prossimi decreti?legge: disposizioni normative - come quelle sui servizi tecnico?nautici, tanto per fare un esempio - che sono attese da tempo e che recepiscono integralmente accordi siglati oltre sei anni fa e mai formalmente disconosciuti da nessuno dei soggetti interessati. Norme che potrebbero vedere la loro agevole ratifica in brevissimo tempo.

In conclusione, la procedura abbreviata che prevediamo per l'esame della riforma dell'ordinamento portuale a nostro modo di vedere non costituisce quindi soltanto una possibilità che il Regolamento parlamentare ci consente, ma vuole essere in sé anche un segnale forte e chiaro, un messaggio sia alla comunità portuale italiana, che attende da anni maggiore concretezza e realizzazione dei nostri lavori, sia ai soggetti istituzionali chiamati ad interagire con l'*iter* di approvazione delle norme in questione.

Riponiamo la nostra fiduciosa speranza affinché, nel rispetto delle prerogative e dell'autonomia di ciascuno, non si renda il meglio, inteso come le modifiche che verranno ritenute necessarie da apportare al testo, anche in quest'Aula, nemico del bene, inteso come l'effettiva approvazione di norme da troppo tempo attese per dare maggiore slancio all'economia marittimo?portuale, settore economico e imprenditoriale strategico e fondamentale per il nostro Paese. *(Applausi dal Gruppo PD e del senatore D'Alì).*

PRESIDENTE. Metto ai voti la richiesta di adozione della procedura abbreviata prevista dall'articolo 81 del Regolamento per i disegni di legge nn. 120 e 370, di identico contenuto.

È approvata.

Sulla terza richiesta di adozione della procedura abbreviata, ha chiesto di intervenire il rappresentante del Governo.

CIRILLO, *sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio e del mare*. Signor Presidente, desidero intervenire in relazione all'Atto Senato n. 121, riguardante modifiche al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, ed altre disposizioni in materia ambientale, per informare quest'Aula che alcune norme sono state già recuperate all'interno dei decreti-legge convertiti in legge recentemente. Inoltre, il Ministero sta predisponendo un testo che recupera molte delle norme presenti in questo atto.

Pertanto, invito a ritirare la richiesta, nel rispetto delle prerogative di quest'Aula.

D'ALI' *(PdL)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

D'ALI' *(PdL)*. Signor Presidente, l'intervento del rappresentante del Governo mi conforta intanto circa il fatto che la proposta di urgenza fosse assolutamente valida, in quanto lo stesso Sottosegretario ci dice che alcune delle norme contenuta nel disegno di legge sono già state accolte in alcuni provvedimenti e, per quanto riguarda le altre, c'è già un provvedimento *in itinere* che, a questo punto, mi auguro possa essere emanato sotto forma di decreto-legge e, quindi, possa avere gli stessi caratteri di rapidità. Infatti, le norme di semplificazione ambientale contenute nel disegno di legge sono molto

attese da molti comparti economici e soprattutto da parte del settore agricolo e di alcune comunità, come quelle delle piccole isole e di altre comunità che possono meglio gestire il loro cosiddetto verde pubblico.

Sono quindi disponibile al ritiro della richiesta di procedura d'urgenza e mi faccio carico, in questa disponibilità, dell'assenso degli altri colleghi che hanno firmato con me la richiesta. Sono certo che anche le altre forze politiche convengono sul fatto che un esame di un decreto-legge governativo possa essere sostitutivo anche di questa procedura con gli stessi termini, forse anche con tempi ancora più veloci di definitiva approvazione. Infatti, il decreto-legge deve fare il suo passaggio tra Camera e Senato in 60 giorni, mentre la procedura d'urgenza prevede un'immediata discussione del disegno di legge nel ramo del Parlamento che l'approva, però poi è rimessa anche alle valutazioni regolamentari dell'altra Camera e, quindi, potrebbe avere un *iter* ancora più lungo.

In considerazione di tutti questi ragionamenti che mi sono permesso di fare dopo aver ascoltato l'invito del Governo, ritiro la richiesta di procedura d'urgenza per questo disegno di legge e sono certo - ripeto - che lo spirito con cui era stato presentato sarà accolto nel provvedimento governativo, così come penso che le precedenti votazioni in materia di urgenza abbiano interpretato assolutamente la volontà della stragrande maggioranza del Parlamento, ma anche di coloro che hanno manifestato alcune perplessità, perché la trattazione dei disegni di legge che abbiamo proposto all'attenzione del Parlamento con la procedura d'urgenza è sempre stata assolutamente condivisa da tutte le forze politiche. Non mi sarei permesso di presentare richieste di procedura d'urgenza se nella precedente legislatura questi testi non fossero stati approvati con la quasi unanimità delle forze politiche e - soprattutto - con l'unanimità di quelle che oggi sostengono il Governo Letta.

Quindi, confermo il ritiro della richiesta di procedura d'urgenza e auspico di vedere presto arrivare nelle nostre Aule il provvedimento governativo che accoglie in parte i contenuti di questo disegno di legge, avendo già altri provvedimenti accolto larga parte delle norme da esso contemplate.

PRESIDENTE. La terza richiesta di adozione della procedura abbreviata si intende pertanto ritirata.

MARTELLI *(M5S)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARTELLI *(M5S)*. Signor Presidente, desidero capire meglio, perché la *consecutio* logica di quello che è avvenuto mi è sfuggita: il senatore D'Alì ha ritirato la richiesta di procedura abbreviata per tutti i disegni di legge in oggetto, e quindi anche per il disegno di legge n. 121?

PRESIDENTE. L'ha ritirata per il solo disegno di legge n. 121, senatore Martelli.

MARTELLI *(M5S)*. Grazie, signor Presidente.

Discussione del documento:

(*Doc.* LVII-*bis*, n. 2) ***Relazione al Parlamento predisposta ai sensi dell'articolo 10*-bis*, comma 6, della legge 31 dicembre 2009, n. 196*** *(Relazione orale)***(ore 18,59)**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del Documento LVII-*bis*, n. 2.

Poiché il relatore, senatore Azzollini, è ancora in Commissione, sospendo brevemente la seduta, per consentirgli di raggiungere quest'Aula.

(La seduta, sospesa alle ore 19,00, è ripresa alle ore 19,05).

Riprendiamo i nostri lavori.

Il relatore, senatore Azzollini, ha chiesto l'autorizzazione a svolgere la relazione orale. Non facendosi osservazioni, la richiesta si intende accolta.

Pertanto, ha facoltà di parlare il relatore.

AZZOLLINI, *relatore*. Signor Presidente, la Relazione al Parlamento è presentata dal Governo ai sensi dell'articolo 10-*bis*, comma 6, della legge di contabilità n. 196 del 2009. Essa illustra l'impatto stimato delle misure incluse nel decreto-legge n. 102 in esame alla Camera dei deputati e fornisce una prima analisi della situazione economica in vista della presentazione della Nota di aggiornamento del DEF 2013.

Ricordo che le misure previste nel decreto riguardano un ulteriore pagamento dei debiti pregressi della pubblica amministrazione rispetto a quelli già disposti dal disegno di legge n. 35 del 2013, il rifinanziamento della cassa integrazione guadagni, un'ulteriore salvaguardia dei lavoratori dall'innalzamento dei requisiti d'accesso al pensionamento, misure a sostegno delle famiglie su mutui per la prima casa ed affitti, nonché il riordino della tassazione sugli immobili. Il complesso delle nuove misure lascerà inalterato l'indebitamento netto delle amministrazioni pubbliche riferendosi unicamente al fabbisogno finanziario e al debito.

In merito alla situazione economica, la Relazione riporta la stima preliminare del prodotto interno lordo riferita al secondo trimestre, diffusa dall'ISTAT il 10 agosto, che registra una contrazione di 0,2 punti percentuali, migliore delle aspettative dei principali previsori, mentre per il dettaglio delle componenti del PIL rimanda alla nota sui dati di contabilità trimestrale che è stata diffusa ieri dall'ISTAT.

La cosiddetta crescita acquisita fino a tutto il secondo trimestre del 2013 è indicata come pari a -1,7 per cento, maggiore di quella prevista nel quadro economico del DEF, pari a -1,3 per cento per l'intero anno, prevalentemente a causa del risultato negativo del primo trimestre e di alcune revisioni statistiche al profilo del PIL del 2012. Tuttavia, le ultime informazioni disponibili sembrano confermare, secondo il Governo, l'ipotesi avanzata nel DEF di una ripresa dell'attività economica nella seconda parte dell'anno. Va rilevato però che i conti economici trimestrali dell'ISTAT, al secondo trimestre 2013, certificano che la variazione acquisita per il 2013 è pari a -1,8 per cento.

La Relazione sottolinea alcuni segnali favorevoli provenienti dal livello della produzione industriale, che ha interrotto la tendenza alla caduta nel secondo trimestre dell'anno, dagli ordinativi, inclusi quelli provenienti dall'interno, e dagli indicatori di fiducia. Queste tendenze iniziano a rafforzarsi e a estendersi dall'industria ad altri settori dell'economia. Gli indicatori di fiducia delle famiglie e l'andamento delle vendite al dettaglio prefigurano un miglioramento nella domanda interna nel suo complesso nel corso dei prossimi mesi, con effetti favorevoli sul settore dei servizi. Sono confortanti anche gli ultimi dati sulle esportazioni. L'andamento del credito all'economia, invece, fornisce ancora segnali contrastanti: la mancanza di un'adeguata espansione potrebbe costituire un fattore di rischio per le prospettive di ripresa.

La valutazione dell'impatto sull'economia dell'ammontare aggiuntivo di pagamenti dei debiti per 7,2 miliardi di euro nel 2013 rispetto alla legislazione vigente (decreto-legge n. 35 del 2013) assume che la maggiore iniezione di liquidità nel 2013, se attuata in tempi sufficientemente rapidi, darà alle imprese benefici in termini di maggiori investimenti, produzione e consumi.

Rispetto alla legislazione vigente, i pagamenti aggiuntivi dei debiti pregressi della pubblica amministrazione producono, secondo le stime del Governo, un aumento della crescita del PIL pari a 0,1 per cento nel 2013 e a 0,2 per cento nel 2014, mentre l'effetto è nullo nel 2015. Il miglioramento della crescita è principalmente riconducibile alla maggiore crescita degli investimenti e, in misura minore, dei consumi.

Gli ulteriori pagamenti di debiti pregressi della pubblica amministrazione pari a 7,2 miliardi di euro (circa 0,5 per cento del PIL) determinano, ai sensi del decreto-legge n. 102 del 2013, un aumento dell'emissione di titoli del debito pubblico di pari importo. Tale maggiore debito pubblico sarà considerato nella valutazione del rispetto della regola del debito prevista dal *fiscal compact* e applicata all'Italia nel 2015 sui dati dei tre esercizi precedenti, che quindi includono anche il 2013. La precedente misura di pagamento dei debiti pregressi (decreto-legge n. 35 del 2013) aveva prodotto un aumento del debito pubblico pari a circa l'1,3 per cento del PIL nel 2013. Esso è stato considerato un aumento del debito pubblico dovuto ad un aggiustamento *stock*-flusso e la sua valutazione da parte del

Consiglio europeo ai fini dell'applicazione della regola sul debito è assimilata ai cosiddetti fattori rilevanti.

Chiedo al Governo che appuri, perché va appurato, se tale debito pubblico aggiuntivo sia compatibile con il profilo di riduzione previsto dalla predetta regola (quella del *fiscal compact*). Ricordo che ci sono 7,2 miliardi aggiuntivi nel 2013. Il 2013 fa parte del triennio di riferimento per la regola di riduzione del debito che parte dal 2015 e il triennio comprende il 2013. Chiedo pertanto al Governo di verificare se questo debito pubblico aggiuntivo è compatibile con il profilo di riduzione previsto dal *fiscal compact*.

La cancellazione del pagamento della prima rata dell'IMU sull'abitazione principale di proprietà a decorrere dal 2013 ha effetti positivi sul reddito disponibile delle famiglie, liberando risorse che dovrebbero, almeno in parte, essere destinate ai consumi già dal 2013.

L'insieme delle misure per il settore immobiliare contenute nei provvedimenti introdotti di recente dal Governo (anche non facenti parte del decreto-legge n. 102 del 2013, ma che costituiscono un insieme unico di iniziative per il settore immobiliare) si tradurrebbe in un aumento del PIL pari a 0,1 punti percentuali a partire dal 2013 riconducibile quasi esclusivamente agli investimenti. Per avere un analogo effetto negli anni successivi le misure adottate nel 2013 dovrebbero esser rese strutturali.

A questo proposito, un punto essenziale è appurare se tale valutazione dell'effetto delle misure di sostegno al settore immobiliare sull'economia sia considerata al netto del presumibile effetto contrario esercitato dalle norme di copertura previste dal decreto-legge n. 102.

Le nuove stime di finanza pubblica per gli anni 2013-2017 elaborate sulla base delle nuove previsioni di crescita dell'economia e dell'impatto delle misure contenute nel decreto-legge n. 102 mostrano un peggioramento dei valori programmatici di indebitamento netto della pubblica amministrazione pari a circa 0,7 punti percentuali di PIL relativamente al solo biennio 2014-2015, mentre restano, viceversa, confermati gli obiettivi indicati nel DEF 2013 per gli anni 2016-2017. Sia il fabbisogno del settore statale sia il livello del debito pubblico aumentano di circa 8 miliardi di euro per effetto della nuova iniezione di liquidità prevista dal provvedimento di urgenza in questione.

Alla copertura finanziaria del provvedimento si fa fronte attraverso maggiori entrate IVA (925 milioni) connesse al pagamento dei debiti commerciali, la definizione per 600 milioni di contenziosi nel settore dei giochi, l'acquisizione al bilancio di una quota delle entrate relative alla tariffa elettrica (300 milioni) e il ricorso a tagli di spesa per circa un miliardo.

In relazione alla copertura di parte degli oneri del provvedimento mediante maggiore gettito IVA per circa 925 milioni di euro, connesso all'incremento del pagamento dei debiti pregressi della pubblica amministrazione per 7,2 miliardi, andrebbe chiarito il motivo della diversa quantificazione rispetto a quanto analogamente previsto nel decreto-legge n. 35 del 2013, allorché il maggior gettito IVA era di circa 600 milioni a fronte di un pagamento di debiti pregressi pari a 20 miliardi di euro.

Chiedo al Governo una particolare attenzione riguardo a tale quesito, perché è evidente che, a seconda della stima che il Governo ritiene più corretta, possono prodursi eventualmente nuove risorse IVA per il pagamento dei debiti commerciali. Però, prima di considerare una misura di questo tipo, è utile una riflessione del Governo, non soltanto in questa sede, ma eventualmente anche per il prosieguo e soprattutto per la sessione di bilancio, per una quantificazione più esatta delle risorse provenienti dall'IVA. Si tratta di risorse considerevoli che, in un momento di coperture un po' problematiche, diciamo così, forse potrebbero essere di ausilio o forse no.

In termini di bilancio dello Stato, le misure suddette determinano la necessità di ridefinire prudenzialmente il saldo netto da finanziare del 2013 in aumento di 8 miliardi di euro, in conseguenza soprattutto della previsione degli ulteriori circa 7,2 miliardi di euro da destinare ai pagamenti dei debiti pregressi degli enti territoriali.

PRESIDENTE. Ricordo che i tempi del dibattito sono stati ripartiti tra i Gruppi secondo quanto stabilito dalla Conferenza dei Capigruppo. Le proposte di risoluzione dovranno essere presentate entro la conclusione della discussione.

Dichiaro aperta la discussione.

È iscritto a parlare il senatore Uras. Ne ha facoltà.

URAS *(Misto-SEL)*. Signor Presidente, se quest'Assemblea in questa fase dovesse discutere di tanti altri argomenti che sono sentiti in modo più consistente dai *media* e dall'opinione pubblica, oggi sarebbe piena. Siccome si deve parlare di economia, della condizione di disastro nella quale versa questo Paese, di come uscirne e dare una valutazione sugli strumenti che ha posto in essere il Governo, e bisogna quindi parlare della vita delle persone, di come riusciamo a consentire loro di avere un lavoro e un reddito, di potersi costituire in nucleo familiare, di poter avere una prospettiva per il futuro, l'Assemblea non è interessata e la presenza è ridotta. Ciò, perché noi abbiamo una gerarchia di valori che ci porta a riflettere spesso se siamo nel giusto o se sbagliamo.

Dal momento che ci siamo già soffermati a tale riguardo quando abbiamo trattato dell'assestamento di bilancio e del rendiconto dello Stato, non voglio soffermarmi sulle tendenze dell'economia. Come abbiamo già visto, siamo in recessione: alcuni dicono che è una recessione attenuata, altri dicono che è una recessione prolungata, ma rimane il fatto che siamo in recessione. Allora voglio tentare di fare una simulazione, così come fa questa Relazione, perché viviamo di stime, di ipotesi che prendiamo per buone senza aver fatto le necessarie verifiche.

Si stima la crescita del PIL in ragione, per esempio, del pagamento dei debiti della pubblica amministrazione verso le imprese, però non sappiamo se le imprese stanno incassando. Sappiamo che la pubblica amministrazione centrale forse ha trasferito alle pubbliche amministrazioni locali una parte della dotazione finanziaria che è stata stanziata a questo scopo dal decreto-legge n. 35 del 2013, però viviamo di stime, e pongo questa questione all'Aula: se noi avessimo recuperato, non so se un miliardo o un miliardo e mezzo, di gettito IMU al quale rinunciamo e avessimo investito questo miliardo e mezzo di fiscalità che rimane nelle tasche, distribuite, di italiani più o meno facoltosi, per esempio, in un'attività di recupero edilizio di patrimonio pubblico, o anche privato, definendo prezzari insieme alle imprese, soprattutto alle piccole e medie e a quelle artigiane, per sistemarlo interpellando gli istituti di credito per sostenere questo sforzo e chiamando altro capitale privato o pubblico distribuito e non in condizione di essere speso in assenza di un programma di questo genere e se avessimo mosso 4-5 miliardi di euro in un grande piano di rilancio dell'edilizia, non avremmo avuto più occupazione? Non avremmo avuto maggiori risposte sotto il profilo delle esigenze di sviluppo dell'impresa? Non avremmo avuto una ricaduta e stime migliori anche sul PIL? Come usiamo i soldi che pure, in qualche modo e qualche volta, regaliamo o, qualche volta, rastrelliamo, recuperiamo e, qualche volta, anche sprechiamo?

Proviamo a pensare a questo quando facciamo i nostri provvedimenti d'intervento in materia economica. Proviamo a pensare a come stiamo utilizzando queste risorse. Lasciamo l'egoismo, la propaganda e le tentazioni di prevalere nei confronti dell'avversario politico e poniamoci il problema della risposta che dobbiamo dare al Paese. *(Applausi dai Gruppo Misto-SEL e LN-Aut)*.

PRESIDENTE. È iscritta a parlare la senatrice Lanzillotta. Ne ha facoltà.

LANZILLOTTA *(SCpI)*. Signor Presidente, colleghi, mi pare sia emerso con chiarezza dalla relazione introduttiva del presidente Azzollini come il quadro economico e di finanza pubblica si presenti oggi gravido di incertezze e di rischi. La relazione che oggi discutiamo illustra quindi una fase delicatissima della finanza pubblica, una fase che dovrebbe segnare il passaggio da una situazione strutturale di *deficit* al consolidamento del pareggio di bilancio strutturale. Il risultato del pareggio del 2013 - lo sappiamo bene - è costato moltissima fatica e molti sacrifici agli italiani. È un risultato che oggi, dopo averci portato fuori dalla procedura d'infrazione per *deficit* eccessivo, è di fatto l'unico patrimonio di credibilità che l'Italia può spendere nelle sedi europee, in quelle internazionali e sui mercati. Abbiamo sentito ancora oggi il presidente Letta che riferiva, con la sua immagine dei cattivi dietro la lavagna, come al G20 fossimo usciti da dietro la lavagna.

Ma questo risultato - questo lo dobbiamo sapere bene - non è acquisito per sempre: nei prossimi anni non solo dovremo rispettare il pareggio di bilancio, ma dovremo produrre anche un avanzo primario sufficiente a realizzare quella riduzione del rapporto debito/PIL che dovrebbe portarci a dimezzarlo

nell'arco di vent'anni. Dunque, gli esami per noi non sono finiti, perché è sulla capacità di onorare questi impegni che saremo misurati e ci sarà dato quel credito che ci è indispensabile se vogliamo destinare le poche risorse disponibili agli investimenti pubblici e non a pagare nuove impennate di tassi di interesse.

I dati che abbiamo discusso ieri nel corso dell'esame del disegno di legge di assestamento e la Relazione con cui il Governo dà conto degli effetti prospettici delle misure adottate nei primi mesi di questa legislatura non sono del tutto rassicuranti, come diceva ancora una volta il presidente Azzollini.

Innanzitutto, il calo molto sensibile delle entrate fiscali, quasi un punto di PIL, dovuto soprattutto alla diminuzione del gettito IVA, nonostante l'aumento dell'aliquota e, dall'altra parte, un aumento del costo del debito e del livello del debito.

Questi dati rischiano di peggiorare ulteriormente, dopo che ieri l'ISTAT ha tagliato ancora le stime relative al PIL per il 2013, portandole a meno 2,1 per cento, anche se molti analisti (oggi ancora Confindustria andava in questo senso) indicano una lieve ripresa per la fine dell'anno (noi ci auguriamo di poter condividere questo ottimismo).

Di fronte a questo quadro il messaggio che il peggio è passato e che si può tornare all'andazzo di sempre, cioè a sostenere occupazione e investimenti pubblici nei settori strategici per la competitività (ossia scuola, ricerca, trasformazione digitale e infrastrutture) finanziandoli con spesa pubblica in *deficit* è illusorio e ingannevole. E non solo ciò produrrebbe effetti finanziari nefasti ma, quel che forse è peggio (e su questo dobbiamo riflettere), farebbe arretrare quel processo di consapevolezza iniziato nella mente e nella coscienza degli italiani con la crisi del novembre 2011 e bloccherebbe sul nascere quel cambiamento culturale che il linguaggio della verità con cui il Governo Monti sì è rivolto in quei mesi al Paese ha appena avviato.

E non si deve dire che la verità toglie la speranza. Tutt'altro: io credo sia vero il contrario, perché la verità ci può indicare la strada lungo la quale il nostro Paese ha tutte le carte per ritrovare una missione e un orgoglio nel mondo globale. È solo continuando a usare quel linguaggio, infatti, che si possono costruire le condizioni di contesto e di sistema indispensabili per un nuovo slancio della nostra economia che sia fondato sulla qualità e sulle capacità che il mondo ci riconosce e che non abbiamo perso in questi mesi. Il nostro saper fare artigiano, infatti, la nostra creatività e lo spirito imprenditoriale ancora oggi sono l'unica forza che, grazie alla tenuta delle esportazioni, come dicono i dati macroeconomci, fa reggere la nostra economia.

È questo l'orizzonte di speranza con cui l'Italia può afferrare quel vento (che, in verità, a me pare, più che un vento, ancora solo come un piccolo refolo) della ripresa e non disperdere questa nuova opportunità come fece negli anni Duemila, quando, mentre alcuni Paesi europei, in particolare la Germania, grazie alle riforme interne, trasformarono la crescita globale in un robusto e permanente rafforzamento dell'economia interna, l'Italia non riuscì a modificare in nulla il suo *gap* di competitività (motivo per il quale ancora arranchiamo).

Il quadro che emerge dalla Relazione presentata dal Governo, che anticipa di poco la presentazione della legge di stabilità, ci dice che non stiamo andando in questa direzione. L'intervento sull'IMU - che avremo modo di analizzare nel dettaglio quando il provvedimento arriverà dalla Camera - è, a nostro avviso, incompatibile con la situazione della finanza pubblica e con le priorità della crescita economica. È una misura che va nella direzione opposta a quella unanimemente indicata come essenziale per la crescita, cioè alleggerire il carico fiscale sulle imprese e sui redditi da lavoro oberati da una insostenibile pressione fiscale.

Ancora, i provvedimenti sul pubblico impiego tornano a vecchie logiche di stabilizzazione del precariato, rinviando *sine die* il processo di qualificazione delle amministrazioni pubbliche e il loro graduale ridimensionamento, e tradendo le aspettative di giovani meritevoli che aspettano di avere l'opportunità dì entrare nella pubblica amministrazione.

Ma ciò che più preoccupa, e che la Commissione bilancio sarà chiamata a valutare con estrema attenzione e rigore, sono le coperture finanziarie. Nessuna delle minori entrale e delle maggiori spese

correnti decise dal Governo dal suo insediamento viene coperta con riduzioni di spesa. Si spostano tasse da una parte all'altra, si prevedono maggiori entrate IVA quando abbiamo visto la forte riduzione del gettito previsto per l'anno in corso, si aumentano le aliquote delle accise, il cui gettito è anch'esso in forte calo.

L'unica misura *pro* crescita è quella dei pagamenti dei debiti delle pubbliche amministrazioni, processo reso possibile dalla serietà del risanamento finanziario realizzato nel 2012 e dalla chiusura della procedura per *deficit* eccessivo. Il Parlamento si è impegnato su questo tema con un'unanimità di intenti e un'energia che poche volte si sono registrate, e a questa operazione vengono affidate, ora anche dal Governo, le speranze di crescita per il prossimo biennio. Attenzione, però, e richiamo il sottosegretario Baretta qui presente; i dati che abbiamo avuto, aggiornati ai primi di settembre, segnalano una esasperante lentezza delle amministrazioni, in particolare di quelle centrali, nei pagamenti effettivi dei debiti. Qui il Governo deve impegnarsi a fondo e si gioca molto della sua capacità di governare e orientare gli apparati burocratici. Infatti, il fallimento, anche solo parziale, di questa operazione determinerebbe conseguenze gravissime in termini economici e finanziari e, soprattutto, minerebbe - io credo irrimediabilmente - l'affidabilità dello Stato e il suo rapporto con cittadini e imprese.

L'incertezza di molte poste di bilancio e il ritorno all'antico in numerosi interventi segnalano un fatto molto chiaro: non ci sono risorse, e certo stupisce - questo dobbiamo osservarlo - la velata ramanzina subita dal povero ministro Saccomanni per aver fatto una constatazione tanto vera quanto banale, cioè che, allo stato, per il generoso e anche condivisibile, almeno per alcune parti, accordo Governo-sindacati, i soldi non ci sono. Le risorse possono venire solo dalla crescita, dalla lotta all'evasione fiscale e, come si è detto, dalla *spending review*.

Qui però bisogna essere chiari: *spending review* non si può più tradurre con la parola «tagli», ma con la parola «riforme». Occorre cioè una riorganizzazione di tutte le amministrazioni pubbliche, partendo dalla soppressione di qualcuno dei sette o otto livelli di governo, a cominciare dalle Province che, dopo molti mesi di su e giù, per il momento continuano a stare tutte lì, vive e vegete; occorre spingere sulle liberalizzazioni e sulle privatizzazioni e puntare su incentivi fiscali che orientino i capitali privati su investimenti in infrastrutture, in cultura e, in generale, sui beni di interesse collettivo.

Su tutto questo ci aspettiamo una svolta netta e decisa nella legge di stabilità, perché, se è vero che la stabilità politica è un valore, che rassicura i mercati e rende il nostro Paese più attrattivo, è però altrettanto vero che la stabilità non può essere ottenuta a costo dell'immobilismo. Il voto favorevole che Scelta Civica darà a questa Relazione sta a significare questo: una presa d'atto di ciò che è stato fatto e una forte sollecitazione al Governo affinché imprima alla sua azione una svolta nel segno delle riforme. *(Applausi dal Gruppo SCpI)*.

PRESIDENTE. È iscritta a parlare la senatrice Bellot. Ne ha facoltà.

BELLOT *(LN-Aut)*. Signor Presidente, il mio Gruppo ha presentato la proposta di risoluzione n. 1 che fa riferimento alla valutazione che si può dare della Relazione presentata al Parlamento che sostanzialmente presenta molte carenze e lacune in quello che è l'impatto di rilancio economico del nostro Paese.

All'interno di questa Relazione vengono ovviamente evidenziati gli obiettivi e i saldi di finanza pubblica che, se anche parzialmente possono dare un'apparente linea di miglioramento del sistema economico e di quello che è l'andamento del nostro Paese, sicuramente, da parte nostra, non possono essere considerati sufficientemente positivi o comunque avere quella forza di cui il nostro Paese in questo momento ha bisogno per ripresa della crescita.

Lega Nord e Autonomie ha presentato una proposta di risoluzione nella quale porta avanti la richiesta di impegno per il Governo innanzitutto di precisare le modalità e le coperture finanziarie sulle quali verrà prevista la completa soppressione dell'IMU sulla prima abitazione, facendo riferimento non sempre gli incrementi di tassazione o, comunque, a nuove imposizioni fiscali, ma - noi auspichiamo - a tagli reali che finora non si sono visti e concretizzati, della cui necessità invece occorre prendere coscienza producendo una forte risposta concreta.

Un altro punto sul quale chiediamo di impegnare il Governo è quello relativo all'esatta quantificazione dei criteri sui quali verrà poi compensato ai Comuni il mancato incasso dell'IMU. Ricordiamoci che i Comuni in questo momento hanno difficoltà a chiudere i propri bilanci e ad approvare quelle che sono le loro effettive entrate, perché il mancato dato sull'IMU in questo momento, avendo il Governo decretato l'esenzione sulle prime case, non dà loro la possibilità di disporre di una concreta e reale cifra e un importo che permetta di chiudere i bilanci ed in particolare capire concretamente quanto verrà restituito da questo Governo per il mancato incasso. Quindi è fondamentale per noi avere la conoscenza di questo dato e attendere le cifre esatte relative alla compensazione per l'IMU 2012.

Chiediamo poi di verificare e dichiarare il gettito che il Governo prevede di incassare nel 2013 dall'IMU sugli immobili che sono censiti in categoria catastale D, specificando tale dato in relazione a ogni singola Regione.

Un'altra richiesta importante contenuta nella proposta di risoluzione, avanzata anche, assieme agli altri relatori, in Commissione finanze, è uno sgravio fiscale che riguardi in particolare i fabbricati produttivi, al fine di alleviare la pressione fiscale sulle imprese che ormai è insostenibile. Tra l'altro abbiamo messo in evidenza la situazione economica e produttiva di queste attività, che spesso hanno semplicemente un capannone, talvolta vuoto, che non produce niente e che comunque non può essere oberato da ulteriori imposizioni che affossano quel poco che resta di economia nel nostro Paese.

Chiediamo poi di considerare la necessità di potenziare i mezzi e gli strumenti in gestione all'Agenzia del territorio, al fine di incentivare il monitoraggio dei fabbricati catastali, in particolare in certe Regioni dove l'abusivismo è di casa (quindi con un maggior controllo e un monitoraggio del territorio capillare), perché si possa in questo modo avere un'esatta cognizione di quanto fiscalmente questo Paese possa ricavare dai beni immobili presenti sul territorio, evitando quindi di aumentare l'imposizione su chi già agisce in maniera corretta e onesta, accatastando l'immobile o comunque adeguandosi alle normative di accatastamento e di pressione fiscale, e a discapito invece di chi furbescamente e da sempre evade le tassazioni sugli immobili.

Infine, chiediamo al Governo, data anche l'approvazione in Aula del provvedimento sull'efficientamento e la proroga degli incentivi per il risparmio energetico, di impegnare in misura maggiore le risorse derivanti da tale efficientamento e dalla razionalizzazione della pubblica amministrazione, per aumentare i fondi erariali a favore dei Comuni virtuosi.

Questo è un argomento che ci tocca fortemente, perché è inammissibile che ci siano Comuni che hanno sempre lavorato in maniera corretta, anche tassando maggiormente i cittadini o togliendo loro alcuni servizi pur di arrivare ad una chiusura di bilancio senza*deficit* (o comunque evitando gestioni che non fanno che evidenziare la difficoltà che i Comuni oggettivamente hanno di mantenere certi servizi), e si trovano invece a subire delle tassazioni e delle vessazioni che sono inaccettabili. Chiediamo quindi che ci sia, mi permetto di dire, il rispetto per quei Comuni che hanno sempre lavorato bene, con un sistema virtuoso di rispetto dei cittadini, delle tasse che fanno loro pagare e del sistema dei servizi. Per noi è fondamentale questo passaggio della proposta di risoluzione, insieme agli altri che ho illustrato. *(Applausi dal Gruppo LN-Aut)*.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Fornaro. Ne ha facoltà.

FORNARO *(PD)*. Signor Presidente, signor Sottosegretario, colleghi, le positive notizie che ci ha portato o confermato il presidente del Consiglio Letta dopo l'ultimo G20 certamente danno un ulteriore elemento di lettura per la relazione al Parlamento che oggi ci viene presentata. Ci sono timidi segnali di inversione di tendenza, sia sul fronte della produzione industriale che su quello dell'*export*, ma non possiamo - come abbiamo visto nell'assestamento - non segnalare un crollo dei consumi interni, un calo molto significativo del gettito IVA e delle accise dell'energia, che indicano una sofferenza ancora profonda nel Paese. Per cui - lo dico al Sottosegretario - credo che più che di ripresa economica imminente sarebbe corretto forse dire che il punto più basso della crisi, iniziata nel 2008, è stato toccato.

Riteniamo che, da questo punto di vista, la questione sociale rimanga grave e persistente, e quindi non possiamo che giudicare positivamente il rifinanziamento della cassa integrazione in deroga per 500

milioni di euro anche se mancano - e arriva dalle Regioni con grande forza questo messaggio - rilevanti risorse che dovranno essere trovate entro quest'anno.

Altri elementi positivi sono già stati ricordati: l'ulteriore sforzo di pagamento dei debiti della pubblica amministrazione, ad esempio. Di questo condividiamo l'obiettivo di fondo: chiudere questa brutta pagina della finanza pubblica entro il 2014. Un piccolissimo segno nella direzione giusta è arrivato anche sul terreno degli esodati: 6.500 licenziamenti individuali che dovrebbero essere risolti, ma sappiamo tutti che è ancora lunga la strada per arrivare alla soluzione definitiva. Infine, da valutare positivamente è anche il sostegno per l'acquisto della prima casa.

Non voglio sottrarmi al nodo dell'IMU, che avremo la possibilità di analizzare nel dettaglio quando il provvedimento giungerà al Senato. Credo che qui dobbiamo essere onesti con noi stessi e con il Paese, sottosegretario Baretta. Si poteva fare di più e meglio nella via maestra dell'equità. Non esentare solamente circa 73.000 immobili cosiddetti di lusso è una decisione che contrasta con la crisi in corso e, soprattutto, impedisce di destinare risorse importanti per la crescita e per lenire gli effetti sociali della crisi. Mentre riteniamo che sia stato giusto esentare finalmente i terreni agricoli e gli immobili rurali dall'imposta immobiliare unica.

Nel documento presentato dal Governo si rimanda il ridisegno della tassazione immobiliare a successivi provvedimenti. In questa sede vogliamo però cogliere l'occasione per ribadire al Governo alcune nostre indicazioni. Sottosegretario Baretta, lo facciamo senza ricatti, senza proclami, ma con la forza e con la determinazione di una grande forza popolare della sinistra riformista.

In primo luogo c'è il tema della riforma del catasto: non possiamo aspettare cinque anni per definire questo problema.

In secondo luogo, la *service tax* non può essere un IMU camuffata e quindi dovrà essere individuato un corretto equilibrio tra il corrispettivo per i servizi resi e la componente patrimoniale progressiva degli immobili. Per noi - non ci stancheremo mai di ripeterlo - in questa fase economica chi ha di più deve dare di più.

Ultimo, ma non ultimo, l'obiettivo finale deve essere quello di lasciare totalmente ai Comuni i proventi della *service tax* nella prospettiva del «voto, vedo, pago e poi voto di nuovo», valutando l'operato degli amministratori. L'attuale modello fondato sul fondo di solidarietà comunale presenta limiti, rischia di aumentare le tensioni tra i territori e di non risolvere i problemi.

Avviandomi alla conclusione, signor Sottosegretario, le rivolgo un invito a controllare bene la previsione di mancato gettito derivante dall'esenzione degli immobili invenduti da parte delle società immobiliari, perché ci pare che quella indicata sui giornali e che abbiamo letto sia largamente sottostimata. Se così fosse sono a rischio i bilanci di molti Comuni, soprattutto nelle grandi città.

Concludo sottolineando le enormi difficoltà che stanno incontrando Comuni e Province a redigere bilanci di previsione realistici e credibili. Comuni e Province, signor Sottosegretario, che possono essere un formidabile alleato del Governo nella difficile e complessa strategia di ripresa e non devono essere vissuti da parte di alcuni come una sorta di palla al piede. I sindaci e i loro cittadini si attendono segnali di inversione di tendenza nel rapporto tra Stato centrale e autonomie locali, a cominciare, nel documento di stabilità, dall'allentamento del Patto di stabilità per i Comuni.

Signor Sottosegretario, da noi continuerà ad avere un sostegno leale. Ci attendiamo, però, maggiore coraggio nella difesa dei principi dell'equità sociale e della coesione territoriale, in una rinnovata alleanza tra Stato ed enti locali virtuosi. *(Applausi dal Gruppo PD e del senatore Panizza)*.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione.

Chiedo al relatore, senatore Azzollini, se intende replicare.

AZZOLLINI, *relatore*. Signor Presidente, i problemi che ho già evidenziato nella relazione hanno trovato ulteriori spunti nel corso del dibattito. È chiaro, però, che le questioni poste non trovano la sede propria nell'approvazione di una proposta di risoluzione e della Relazione. Questa, è una sede di carattere programmatorio. Nella Nota di aggiornamento al DEF, nel corso della sessione di bilancio, detti problemi saranno dibattuti, e per essi si cercheranno soluzioni.

Pertanto, ritengo opportuno soltanto replicare chiedendo l'approvazione della Relazione oggi all'attenzione dell'Aula.

PRESIDENTE. Avverto che sono state presentate tre proposte di risoluzione: la n. 1, a firma dei senatori Bitonci ed altri, la n. 2, a firma della senatrice Lezzi ed altri, e la n. 3, a firma dei senatori Zanda, Schifani, Fravezzi, Susta e Ferrara Mario.

Chiedo al rappresentante del Governo, sottosegretario Baretta, di indicare quale tra le proposte di risoluzione presentate intende accettare.

BARETTA, *sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze*. Signor Presidente, innanzitutto, per evidenti ragioni di tempo e di approfondimento, rinvio alcune osservazioni di merito sui capitoli relativi all'IMU e alle questioni di contenuto all'imminente discussione che le Commissioni e l'Aula svolgeranno sul provvedimento di merito.

Mi limito quindi a due osservazioni sulla parte relativa all'oggetto oggi in discussione.

Non c'è dubbio che il documento che il Governo ha presentato è la testimonianza della complessità della situazione. Non ce lo neghiamo. Anzi, molto utili ed interessanti sono le osservazioni emerse in questo dibattito. Da un lato, si ha una situazione economica e dei conti pubblici ancora incerta e fragile, suscettibile di rischi non ancora scongiurati. Il peggioramento dell'indebitamento, per le molteplici ragioni che sono state indicate, ne è la prova, ma contemporaneamente sottolineo lo sforzo che stiamo facendo per restare all'interno dei vincoli del 3 per cento che ci hanno consentito di uscire dalla procedura di infrazione. Dall'altro lato, si avvertono tendenze di miglioramento della situazione suscettibili di nuove potenzialità.

È esattamente in questa biforcazione fra i rischi ancora presenti di una situazione economica fragile e le potenzialità che si intravedono, sia pure ancora esse stesse fragili, che si inserisce il quadro di scelte di politica economica che il Governo deve fare. Peraltro, è stato citato dagli onorevoli senatori che sono intervenuti e dallo stesso presidente Azzollini che i dati disponibili - da un lato i dati ISTAT di ieri e, dall'altro, i dati di Confindustria di oggi - sono esattamente la testimonianza di questa complessità ed ambivalenza.

Non c'è dubbio che nelle scelte che il Governo deve fare dobbiamo focalizzare due aspetti. In primo luogo, lo scorcio del 2013 di fronte al quale - è inutile negarlo - ci sono impegni di finanza pubblica molto rilevanti. Devo dire, presidente Azzollini, che la sua sottolineatura sulla complessità delle coperture non sfugge al Governo, il quale è il primo protagonista della difficoltà di far quadrare il quadro di finanza pubblica degli ultimi giorni e settimane. Soprattutto vorrei che l'attenzione da lei posta sui rischi di una situazione complessa sulle coperture fosse presente a tutti i colleghi senatori in occasione della discussione che dobbiamo fare sulle scadenze che ci attendono da qui a dicembre.

D'altra parte, ci sono anche le scelte più approfondite riguardanti il 2014 e oltre che sono inerenti alla legge di stabilità che il 15 ottobre verrà presentata: scelte sulle quali da un lato bisognerà sicuramente avere attenzione alla finanza locale. Prima la collega senatrice della Lega lo ha ricordato: un'attenzione particolare agli sforzi che gli enti locali hanno fatto in questi anni dovrà essere sicuramente rivolta da parte del Governo nella prossima legge di stabilità. Credo quindi che questo sia da considerare sin da oggi un tema di condivisione comune.

Dall'altro lato, sicuramente quella piattaforma che le parti sociali hanno presentato, pur nella complessità che essa manifesta, va presa in considerazione.

Con questi due elementi noi dobbiamo costruire una legge di stabilità ? la senatrice Lanzillotta ha chiaramente ragionato su alcune di queste cose ? che deve imprimere quell'elemento di svolta verso la ripresa.

Da questo punto di vista (ed è la seconda e ultima considerazione che voglio fare) non c'è dubbio che il perno di questa prima fase è stato quello dei pagamenti della pubblica amministrazione. Se ne vedono gli effetti. Se ci sono ritardi, noi siamo in una collegialità di Governo per affrontarli; ma non c'è dubbio che aver deciso uno stanziamento di 40 miliardi di euro più 7 (tendenti a 10), e per quest'anno 27,2, è un segnale molto concreto, che è già in atto. Si può discutere dei ritardi, ma si deve percepire che

questa dinamica è già in movimento e sta scendendo rapidamente dal centro alla periferia.

Devo dire però - lo dico con molta chiarezza - che ha fatto bene il presidente Azzollini a porre la questione di approfondire meglio il rapporto che ci dovrà essere tra questa entità importante di gestione della finanza pubblica e gli obiettivi strategici che ci attendono, soprattutto in ordine al *fiscal compact*. Non c'è dubbio che, come già si vede, la manovra pone, da un lato, emissione, ma dall'altro anche nuove possibilità di entrate che, se adesso abbiamo coperto per far fronte ad esigenze immediate, in prospettiva possono costituire un ristoro della stessa finanza pubblica. In questo equilibrio non risolutivo può intravvedersi un primo accenno di riflessione e di risposta alla questione cui lei, presidente Azzollini, ha accennato.

In conclusione, signor Presidente, devo dire che però una risposta compiuta a tutte queste problematiche arriverà tra pochi giorni, quando, entro il 20 di questo mese, verrà consegnata la Nota di aggiornamento sul Documento di economia e finanza, che, come loro sanno, è il presupposto per una discussione sulle scelte di merito che faremo nella legge di stabilità.

Con questo spirito, e avendo ascoltato il dibattito, il Governo esprime un parere favorevole sulla proposta di risoluzione n. 3, presentata dai senatori Zanda e Schifani e da altri senatori, mentre invece esprime un parere di non accoglimento sulle proposte di risoluzione n. 1, presentata dal senatore Bitonci ed altri, e n. 2, presentata dalle senatrici Lezzi e Bulgarelli e da altri senatori. *(Applausi dai Gruppi PdL e PD)*.

PRESIDENTE. Poiché il Governo ha dichiarato di accettare la proposta di risoluzione n. 3, decorre da questo momento il termine di trenta minuti per la presentazione di eventuali emendamenti ad essa riferiti. Le dichiarazioni di voto avranno luogo nella seduta di domani mattina.

Rinvio pertanto il seguito della discussione del documento in titolo ad altra seduta.

Sul coraggioso salvataggio di due giovani in occasione di un incidente stradale

CONSIGLIO *(LN-Aut)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CONSIGLIO *(LN-Aut)*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, ieri in quest'Aula, proprio come adesso, intervenivo per denunciare un fatto gravissimo: la morte di una giovane dottoressa.

Stasera intervengo invece perché nonostante la drammaticità di un incidente stradale che ha visto protagonisti due findanzatini nel comune di Cazzano Sant'Andrea, alcune sere fa le cose sono andate in modo diverso, fortunatamente in modo diverso. Forse l'alta velocità, forse la perdita di controllo dell'auto, sta di fatto, signor Presidente, che il mezzo meccanico esce di strada, sbatte violentemente contro un muro in cemento armato e l'auto comincia a prendere fuoco. Quando l'auto ribaltata era già in fiamme, giungono sul luogo dell'incidente Jacopo, 18 anni, e subito dopo Nicola, di 20. Le loro strade si sono incrociate probabilmente per un disegno divino. L'istinto, la voglia di salvare ragazzi come loro: hanno trascinato fuori dall'abitacolo prima Stefania e poi Giordano, privi di sensi ed impossibilitati a salvarsi da soli. Celermente sono arrivati i carabinieri, i vigili del fuoco e le autoambulanze; si sono recati sul luogo dell'incidente, ma l'auto era completamente carbonizzata.

Da subito i due ragazzi sono stati chiamati eroi, e forse lo sono davvero. Il commento più appropriato è giunto dal papà del ragazzo che era alla guida dell'auto: avranno per sempre la mia riconoscenza, senza di loro e il loro intervento ora avremmo due funerali.

Chiudendo, signor Presidente, colleghi, siamo abituati a sentir bistrattare i ragazzi; li chiamiamo schizzinosi, svogliati, bamboccioni, indifferenti. Una mite serata di fine estate, interrotta da un terribile botto, ha messo invece in luce i bravi ragazzi, quelli che non ci aspettiamo e che non hanno l'onore della cronaca. Questi bravi ragazzi sono oscurati da luoghi comuni, troppi luoghi comuni. Questi ragazzi hanno messo a repentaglio la propria vita per salvare quella di due ragazzi come loro. Hanno fatto quello che ognuno di noi dovrebbe fare e troppe volte non viene fatto.

I genitori, la nostra comunità e il mio Gruppo parlamentare vi sono grati per il coraggio che avete

messo a disposizione di due ragazzi come voi e questo rincuora tutti: un gesto di assoluto altruismo che rincuora tutti di fronte a tanto egoismo e indifferenza che contraddistinguono la società di oggi. Gesti come il vostro infondono una nuova speranza per una società migliore. Grazie Jacopo, grazie Nicola e auguri ai due ragazzi, nella speranza che guariscano presto. Essi saranno presto ospiti del Senato e li ringrazieremo direttamente per il tramite della Presidenza. *(Applausi dai Gruppi LN-Aut e M5S).*

Sulla presenza dei senatori in Aula durante le votazioni

PAGLINI *(M5S)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PAGLINI *(M5S)*. Signor Presidente, il mio intervento di oggi va nella direzione del mio mandato. Quindi, in quanto portavoce, questo farò.

Ecco qua: «Gentile senatrice Sara, chissà mai se leggerà in Senato quello che penso e scrivo io, ma pure qualche milionata di italiani. Mi tratterrò dal dire parolacce, che poi le fanno problemi!

Ho visto ieri che di nuovo avete beccato una senatrice che votava per uno che non c'era... n'altra volta... ma quanti ce ne stanno di sti pianisti? E pure era la terza volta che la beccavate a fa sta zozzeria de votare per un altro... ma dopo tre volte non dovrebbe scattare il cartellino rosso e l'espulsione? *(Applausi dal Gruppo M5S).* Ma che punizione gli danno?

A me mi sembra che chi vota per uno che non c'è, quello che non c'è non perde i soldi della giornata, o giù di lì. Come se fosse al lavoro... allora gli dica che se io timbro il cartellino del mio collega all'orologio della mia fabbrica a me mi fanno un mazzo così, mi sospendono dal lavoro e mi fanno una multa tanta. E vogliono pure cambiare la Costituzione, questi senatoroni qua!

E poi... che so, quel giorno che uno manca l'accusano che fa 'na festina a base di coca in hotel insieme a due signorine allegre e una tra un po' ce rimette le penne... lui po' dire che non era lui, perché era in Aula a votare... e ha le prove del suo voto... *(Applausi dal Gruppo M5S).* E se magari un senatore... diciamo che lo accusano che quel giorno ha dato una mazzetta de 5 mijoni di euro per corrompere un collega che gli fa un favore... ebbene, lui può dire che noooo, perché stava a votare.

Non si può fare, è ora de farla finita, chi vota per un altro va allontanato e multato alla grande!!!

Ci sono stati seduti su quelle poltrone gente come De Gasperi, la Iotti, Moro e Tina Anselmi. *(Applausi dal Gruppo M5S).*Anche qualcuno con idee diverse dalle mie, ma gente onesta, mica votavano per chi non c'era!

Senatrice, chissà se mai c'avrà il coraggio di leggere in Aula queste mie parole, ma se lo farà, glielo dica che gli italiani stanno co' le pezze nel fondo schiena... e me sforzo di non dire parolacce...

Il senatore è uno che deve dare l'esempio, uno che deve insegnare e diffonde l'onestà, no uno che imbroglia!!! Meno male che voi li mettete sulla rete a sti furboni.

Senatrì, visto che tanto non gli fanno niente a sti Mozart, fa' una cosa bella, mettiti vicino una scarpa bella grossa, del 44 che è il mio numero di piede, e la prossima volta tiraje na' scarpata... se non fanno niente a loro, non vi faranno niente manco a voi, che tutto sommato fate una cosa che v'ha chiesto un cittadino onorevolissimo per davvero.

E mi dico... ma se ci fosse ancora Pertini... oooh se ce fosse Pertini... la scarpata gliela tirerebbe lui!!» *(Applausi dal Gruppo M5S).*

Sull'uccisione di una psichiatra a Bari e sulle modalità di esercizio dell'obiezione di coscienza in ambito sanitario

ROMANI Maurizio *(M5S)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROMANI Maurizio *(M5S)*. Signor Presidente, desidero porre all'attenzione dell'Assemblea due episodi apparentemente lontani tra di loro, ma che hanno un punto in comune: la violenza sulle donne.

Il primo è l'uccisione a coltellate di una collega medico, la dottoressa Paola Labriola, ad opera di un malato. Non posso che esserne addolorato, sia come persona che come collega. In questo caso si tratta dell'ennesima violenza contro una donna da parte di un attentatore con una coscienza alterata. Ciò può accadere a chiunque, ma una donna è più esposta, in quanto al suo aggressore può sembrare una preda più facile. Dobbiamo però soffermarci sul fatto che in psichiatria la violenza è molto rara, se confrontata con gli atti violenti della cosiddetta gente normale: non cadiamo quindi nella banalizzazione, che stimola molte fantasie popolari, alla ricerca di capri espiatori per superare il peso di un mondo sociale sempre più ostile. Ricordiamo invece che la violenza improvvisa è difficilmente gestibile, ma anche che basterebbe la presenza di un collega per scoraggiare il malintenzionato.

Oggi questa semplice precauzione è difficile da mettere in pratica, a causa dello stato di abbandono in cui versano il Sistema sanitario nazionale e, in particolare, i dipartimenti di sanità mentale. Risolvere il problema non vuol dire mettere in atto misure di ordine pubblico, ma dare attuazione a politiche sanitarie giuste e utili. Quindi, questa morte va inserita nell'ambito della responsabilità politica e morale di chi ha permesso che sistemi di cura così delicati, come quelli relativi alla salute mentale e alle dipendenze, fossero sempre più indeboliti da restrizioni di mezzi, di organico e finanziarie. È dunque indispensabile in questo momento sbloccare il blocco del *turnover* che ha paralizzato questi servizi. *(Applausi dal Gruppo M5S)*.

Un secondo esempio di violenza sulla donna è quello perpetrato in questi giorni: mi riferisco alla notizia che una nostra collega deputata non ha potuto usufruire di un servizio dovuto per legge, quale la prescrizione della cosiddetta pillola del giorno dopo, presso l'ambulatorio di Montecitorio. Questo per il semplice motivo che il medico ha risposto di no per motivi di coscienza e anche il medico del turno successivo era obiettore di coscienza, come tutti gli altri: si tratta di colleghi medici che lavorano alla Camera dei deputati. Ricordiamo che l'11 giugno 2013 la Camera dei deputati ha approvato sette mozioni, presentate dai diversi Gruppi parlamentari, in cui si invitava il Governo a dare piena applicazione alla legge n. 194 del 1978. Io stesso ho presentato un disegno di legge, che spero venga appoggiato dai vari Gruppi parlamentari, per fare in modo che questo servizio sia assicurato in ogni ospedale pubblico e in ogni struttura privata accreditata.

Non è pensabile che ciò non sia garantito perché tutti i medici del servizio sono obiettori: se l'obiezione è un diritto, di esso non si può abusare, soprattutto se lo si fa per motivi di carriera interna, più che per convinzione religiosa o ideologica. La legge n. 194 è sempre più osteggiata, a tutto danno dei diritti delle donne. *(Applausi dal Gruppo M5S e delle senatrici Albano e Padua)*.

Mozioni, interpellanze e interrogazioni, annunzio

PRESIDENTE. Le mozioni, interpellanze e interrogazioni pervenute alla Presidenza saranno pubblicate nell'allegato B al Resoconto della seduta odierna.

Ordine del giorno per le sedute di giovedì 12 settembre 2013

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi domani, giovedì 12 settembre, in due sedute pubbliche, la prima alle ore 9,30 e la seconda alle ore 16, con il seguente ordine del giorno:

(Vedi ordine del giorno)

La seduta è tolta *(ore 20,04)*.

Allegato A

DOCUMENTO

Relazione al Parlamento predisposta ai sensi dell'articolo 10-*bis*, comma 6, della legge 31 dicembre 2009, n. 196 (Doc. LVII-bis, n. 2)

PROPOSTE DI RISOLUZIONE

(6-00021) n. 1 (11 settembre 2013)

BITONCI, DIVINA, BELLOT

Il Senato,

premesso che:

il Governo, come previsto dall'articolo 10-*bis*, comma 6, della legge di contabilità e finanza pubblica (legge n. 196 del 2009) ha trasmesso una Relazione al Parlamento, approvata dal Consiglio dei ministri il 28 agosto, laddove viene evidenziata la difficoltà economica e finanza pubblica per il 2013, ed illustrando al contempo gli impatti sulla finanza pubblica derivanti dalle misure contenute nel decreto-legge 31 agosto 2013, n.102;

la Relazione conferma, in merito agli obiettivi e ai saldi di finanza pubblica, un livello di indebitamento netto pari al 2,9 per cento del prodotto interno lordo, mentre per ciascun anno del biennio 2014-2015, la Relazione evidenzia come il rapporto programmatico tra indebitamento netto e prodotto interno lordo registri un peggioramento di circa 0,7 punti percentuali rispetto ai valori indicati nel DEF;

i provvedimenti relativi alle anticipazioni di liquidità per il pagamento dei debiti delle Amministrazioni locali, e pari a 7,2 miliardi nel 2013, determinano un aumento di pari importo del saldo netto da finanziare;

i dati evidenziano come sia in aumento lo *stock* di debito pubblico e, allo stesso tempo, il fabbisogno di cassa del settore statale, in ragione del fatto che il decreto-legge n. 102 del 2013, all'articolo 15, comma 1, autorizza l'emissione di titoli di Stato per un importo fino a 8 miliardi;

la revisiono dei saldi indicata nella Relazione avvicina le stime governative a quelle degli organismi internazionali tra i quali anche l'OCSE, la quale, peraltro, non più tardi di qualche settimana fa, aveva evidenziato come l'Italia fosse tra i pochi Paesi, nell'Unione europea, a segnare un dato negativo in materia di crescita e ripresa economica;

le coperture finanziarie derivanti dal decreto-legge n. 102 del 2013 dovranno senza dubbio essere attentamente valutate e verificate, anche e soprattutto in ragione del fatto che sulla revisione delle stime dell'indebitamento netto non sono stati ancora computati gli effetti delle misure recate dal decreto medesimo, e che secondo la Relazione il decreto-legge n. 102 del 2013 deve intendersi collegato alla manovra di finanza pubblica;

considerato che:

la Relazione sottolinea un palese peggioramento delle stime di crescita per l'anno 2013 rispetto alle previsioni formulate nel DEF di aprile 2013 dove si stimava una contrazione dell'1,3 per cento per l'intero anno, quando, però, la variazione ora prospettata del prodotto interno lordo per il 2013 evidenzia una decrescita pari all'1,7 per cento;

la Relazione sostiene vi possano essere i presupposti per ottenere dei benefici sul quadro macroeconomico a seguito di alcuni provvedimenti adottati negli ultimi mesi dal Governo, ma che tali misure appaiono comunque trascurabili nel lasso di tempo lungo il quale esse si dovrebbero manifestare,

impegna il Governo:

a precisare le modalità e le coperture finanziarie sulle quali verrà prevista la completa soppressione dell'IMU sulla prima abitazione, precisando altresì quale impatto avrà, a sua volta, tale iniziativa sui saldi di finanza pubblica;

a quantificare con precisione i criteri sui quali avverrà la compensazione ai Comuni per il mancato incasso dell'IMU sulla prima abitazione per l'esercizio 2013, precisando altresì se e quali iniziative saranno adottate per gli Enti locali che stanno attendendo ancora le verifiche sulle esatte compensazioni per l'IMU 2012;

a verificare e dichiarare il gettito che il Governo prevede di incassare nel 2013 dall'IMU sugli immobili censiti in categoria catastale D, specificando tale dato per ogni singola Regione;

ad assumere iniziative finalizzate ad una rimodulazione sulle aliquote d'imposta IMU sui fabbricati produttivi, al fine di alleviare la pressione fiscale sulle imprese;

a considerare la necessità di potenziare ulteriormente i mezzi e gli strumenti in gestione all'Agenzia del Territorio al fine di incentivare il monitoraggio dei fabbricati catastali, in particolar modo nelle Regioni dove l'abusivismo immobiliare è maggiormente diffuso, allo scopo di assicurare un maggior gettito così da favorire un conseguente abbassamento del livello di tassazione generale sugli immobili;

ad impegnare le maggiori risorse derivanti dall'efficientamento e dalla razionalizzazione della pubblica amministrazione per aumentare i fondi erariali a favore dei Comuni virtuosi, ovvero a favore di quegli Enti locali che evidenziano una gestione delle risorse pubbliche efficiente e finanziariamente sostenibile in termini di autonomia finanziaria e di equilibrio corrente.

(6-00022) n. 2 (11 settembre 2013)

LEZZI, BULGARELLI, BERTOROTTA, MANGILI, MOLINARI, VACCIANO, PEPE, BOTTICI

Il Senato,

premesso che:

- per informare il Parlamento sugli effetti finanziari sui saldi di finanza pubblica conseguenti alle misure finanziarie adottate con il decreto-legge 31 agosto 2013, n. 102 "Disposizioni urgenti in materia di IMU, di altra fiscalità immobiliare, di sostegno alle politiche abitative e di finanza locale, nonché di cassa integrazione guadagni e di trattamenti pensionistici", in virtù di quanto disposto dall'articolo 10-*bis*, comma 6, della legge n. 196/2009, legge di contabilità e di finanza pubblica, il Governo ha presentato la Relazione in esame;

- le suddette misure impattano su un quadro economico caratterizzato da una contrazione nel primo trimestre della crescita del Pil nella misura di 0,6 punti percentuali, superiore a quella prevista nel Documento di economia e finanza, pari a -1,3 per cento per il 2013. Nel caso in cui permanesse il *trend* negativo registrato nel primo trimestre, il tasso di decrescita del Pil nell'anno in corso peggiorerebbe a -1,8 per cento;

- la Relazione informa che, secondo le ultime rilevazioni ISTAT, è migliorato il *trend* di crescita del Pil, che ha registrato nel secondo semestre una contrazione nella misura ridotta dello 0,2 per cento, sintomo di un processo di progressiva stabilizzazione del ciclo economico, mentre si evidenzia la necessità di adottare misure per il rilancio dell'economia e per contrastare il calo della domanda di beni e servizi, rivelatosi peggiore di quanto previsto, causato dalla rigida politica di consolidamento fiscale adottata nel 2012 dal precedente Governo tecnico;

- le misure introdotte con il decreto-legge n. 102 oltre alla già annunciata cancellazione della prima rata IMU per gli immobili, che avevano beneficiato della sospensione di cui al decreto legge n. 54 del 2013 e ulteriori agevolazioni IMU per alcune categorie di immobili e contribuenti, prevedono:

una nuova emissione di debito pubblico fino ad un massimo di 10 miliardi di euro per l'anno in corso per ampliare le risorse destinate al pagamento dei debiti pregressi della PA alle imprese fornitrici;

un ulteriore stanziamento di 500 milioni di euro per finanziare la cassa integrazione guadagni;

lo stanziamento di fondi per il sostegno dei lavoratori esodati, che hanno optato per il licenziamento individuale;

misure di politiche abitative, mediante lo stanziamento di risorse per incentivare l'acquisto della prima casa, il sostegno agli inquilini incolpevoli in difficoltà per il pagamento degli affitti, il finanziamento agevolato di mutui per l'acquisto della prima casa con l'intervento della Cassa Depositi e Prestiti, autorizzata ad effettuare una iniezione di liquidità a favore degli istituti di credito, che aderiranno all'iniziativa, l'ulteriore riduzione della aliquota della cedolare secca dal 19 al 15 per cento applicata ai contratti a canone concordato;

- secondo l'analisi effettuata dal Governo, l'ammontare aggiuntivo dei pagamenti di debiti da parte della P.A. comporterà un incremento della crescita del Pil pari a 0,1 per cento nel 2013, a 0,2 per cento nel 2014, nonché effetti di maggior crescita dei consumi e degli investimenti rispetto alle previsioni correlate ai pagamenti autorizzati dal decreto-legge n. 35 del 2013;

- le misure adottate comportano oneri finanziari pari a 2.934,4 milioni di euro per il 2013, esclusi gli oneri arrecati dal comma 6 dell'articolo 9, pari a 553,3 milioni di euro per il 2014 e a 617,1 milioni di euro per il 2015;

- si rileva che alla copertura di una quota dell'onere, pari a 1.525 milioni di euro per il 2013, si provvede tramite le maggiori entrate valutate in 600 milioni di euro, conseguenti alla definizione del contenzioso con i concessionari per la gestione della rete telematica del gioco lecito (articolo 14) e in 925 milioni di euro, che dovrebbero introitare dai maggiori versamenti dell'imposta sul valore aggiunto, che si presume le imprese fornitrici delle PA verseranno in seguito ai maggiori pagamenti dei debiti disposti dall'articolo 13;

- a tal proposito si ritiene che le suddette entrate non possano essere considerate coperture attendibili nel *quantum*, anche in ragione del fatto che lo stesso Governo inserisce al comma 4 dell'articolo 15 la clausola di salvaguardia, prevista dalla legge di contabilità e finanza pubblica n. 196 del 2009, clausola assolutamente non coerente con gli obiettivi di sostegno e crescita dell'economia, in quanto da una parte si emette nuovo debito pubblico per pagare le forniture pregresse e sostenere le imprese in difficoltà a causa della mancanza di liquidità, dall'altra, al verificarsi di minori introiti attesi, il Ministro dell'economia e finanze può disporre entro novembre 2013 un ulteriore aumento della misura degli acconti dell'IRES e dell'IRAP a carico delle aziende, rispetto a quanto già disposto di recente con il decreto-legge n. 76 del 2013;

- inoltre, la clausola di salvaguardia prevede anche eventuali aumenti delle accise, che comporterebbero un inevitabile aumento dei prezzi di beni e servizi, e ciò ridurrà gli effetti della riduzione della pressione fiscale correlata alla abolizione dell'IMU per il 2013 sulla prima casa. Medesimo effetto contrario alla riduzione della pressione fiscale operata con l'abolizione a regime dell'IMU sulla prima casa, che il Governo ha annunciato di realizzare dal 2014, sarà l'introduzione della "*service tax*", che dovrà per evidenti ragioni assicurare ai Comuni il medesimo gettito dell'IMU soppressa;

- si consideri, tra l'altro, che pur condividendo l'abolizione dell'IMU per il 2013 sugli immobili destinati ad abitazione principale, con la sola esclusione degli immobili di grande pregio, una parte dell'onere di tale misura, in un contesto economico finanziario ancora fortemente critico ed imprevedibile, ricadrà sul sistema produttivo, laddove sarà attivata la suddetta clausola di salvaguardia;

- altra copertura finanziaria, pari a 300 milioni di euro per l'anno 2013, è costituita dai tagli lineari dei consumi intermedi e degli investimenti fissi lordi delle Amministrazioni centrali, tipologia di copertura su cui il Governo abitualmente esprime parere contrario durante i lavori delle Commissioni parlamentari, dall'inizio della legislatura, se proposte per coprire emendamenti presentati dalle forze politiche, soprattutto di opposizione;

- per una quota di onere pari a 675,8 milioni di euro per il 2013 la copertura è data dai tagli di autorizzazioni di spesa ripartite fra gli Stati di previsione, anche critici, quali i contributi in conto impianti per la rete ferroviaria nazionale per 200 milioni di euro. Anche in questa circostanza si evidenzia la discrezionalità del Governo di poter tagliare stanziamenti per le autorizzazioni di legge, con un provvedimento di necessità ed urgenza, senza attendere una valutazione e razionalizzazione complessiva delle risorse di bilancio, essendo prossimi i tempi dell'apertura della sessione di bilancio con la presentazione della legge di stabilità per il 2014;

considerato che:

- nel complesso è evidente che i provvedimenti adottati con il decreto-legge in esame, in particolare l'abolizione della prima rata dell'IMU, già sospesa, comportano difficoltà di coperture finanziarie conseguite mettendo a rischio la sostenibilità dei saldi di finanza pubblica;

- è palese che la forzatura operata con le misure adottate è il frutto non di una responsabile politica economico-finanziaria, finalizzata alla ripresa economica, bensì la risposta forzata alle istanze di una parte della maggioranza al Governo per la sopravvivenza del medesimo,

impegna il Governo:

in occasione dell'esame del provvedimento nelle Commissioni riunite di merito, a valutare le coperture proposte, affinché siano appurate nella loro attendibilità, per scongiurare l'attivazione della clausola di salvaguardia, che opererebbe un ulteriore aggravio della pressione fiscale sia a carico dei singoli contribuenti, sia a carico delle imprese;

ad evitare, anche consentendo modifiche del contenuto del decreto-legge n. 102 del 2013, di adottare misure di riduzione della pressione fiscale compensate con l'aumento di imposte diverse da quelle ridotte, annullando, di fatto, la riduzione complessiva del prelievo fiscale;

a rivedere la clausola di salvaguardia, di cui al comma 4 dell'articolo 15, concernente l'eventuale aumento della misura dell'acconto IRES, che, già aumentata dal 100 al 101 per cento dall'articolo 11, comma 20, del decreto-legge n. 76 del 2013, recentemente approvato, si configura come un "forzato prestito" di liquidità allo Stato a carico delle imprese, senza che siano corrisposti interessi;

a valutare con imparzialità le coperture delle proposte emendative delle altre forze politiche, se omogenee e conformi a quelle proposte dal Governo, per consentire che la bocciatura o la approvazione delle medesime siano frutto delle volontà politiche espresse dai membri del Parlamento, senza l'influenza del parere sfavorevole del rappresentante del Governo;

in occasione dell'adozione di ulteriori misure in materia fiscale in sede di sessione di bilancio, a favorire l'adozione di provvedimenti di riduzione di pressione fiscale meno incisivi, ma idoneamente coperti e che non compromettano il rispetto degli obiettivi di risanamento dei conti pubblici, e, inoltre, abbiano come finalità concreti effetti di redistribuzione più equa del carico fiscale tra le fasce dei contribuenti, al fine di rispettare il principio della progressività dell'imposta sancita dalla Costituzione;

ad evitare il ricorso alla decretazione d'urgenza, per introdurre variazioni "straordinarie" di rilievo della normativa fiscale, in considerazione della opportunità di un confronto parlamentare ampio sul nuovo sistema fiscale, ed in particolare, sul riordino della tassazione del patrimonio immobiliare, anche in ragione del contestuale esame nella Commissione finanze della delega fiscale al Governo;

in relazione alla copertura correlata alla definizione agevolata del contenzioso con i concessionari per la gestione della rete telematica del gioco lecito (articolo 14), a rivedere le condizioni da proporre per la definizione, che assicuri un maggior gettito per l'erario, in considerazione dell'ammontare del credito vantato, accertato con sentenza della Corte dei conti, al fine di limitare il più possibile il pregiudizio finanziario per le casse dello Stato.

(6-00023) n. 3 (11 settembre 2013)

ZANDA, SCHIFANI, FRAVEZZI, SUSTA, FERRARA MARIO

Il Senato della Repubblica,

esaminata la Relazione ai sensi dell'articolo 10-*bis*, comma 6, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, approvata dal Consiglio dei ministri il 28 agosto, contestualmente all'approvazione del decreto-legge 31 agosto 2013, n. 102 (*Doc*. LVII-*bis*, n. 2),

la approva .

Allegato B

Congedi e missioni

Sono in congedo i senatori: Bignami, Broglia, Bubbico, Capacchione, Carraro, Chiti, Ciampi, De Poli, Giacobbe, Guerra, Longo Fausto Guilherme, Marton, Morra, Palermo, Pinotti, Stucchi e Vicari.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: Minzolini, Mussini e Tonini, per attività della 3a Commissione permanente; De Cristofaro, Falanga, Fattorini, Romano e Serra, per attività della

Commissione straordinaria per la tutela e la promozione dei diritti umani; Fazzone, per attività dell'Assemblea parlamentare del Consiglio d'Europa; Berger, per partecipare ad un seminario.

Disegni di legge, annunzio di presentazione

Senatori Susta Gianluca, Maran Alessandro, Della Vedova Benedetto
Modifiche al testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 30 marzo 1957, n. 361, in materia di elezione della Camera dei deputati, e al testo unico di cui al decreto legislativo 20 dicembre 1993, n. 533 in materia di elezione del Senato della Repubblica, nonché delega al Governo per la determinazione dei collegi uninominali" (1029)
(presentato in data 10/9/2013);
senatore Compagna Luigi
Commissione bicamerale d'inchiesta sul Caso Moro e sul fenomeno del terrorismo in Italia negli anni 1969-1985 (1030)
(presentato in data 10/9/2013);
senatrice Albano Donatella
Disposizioni fiscali in favore dei lavoratori frontalieri (1031)
(presentato in data 10/9/2013);
senatore Consiglio Nunziante
Disposizioni per favorire lo sviluppo dell'imprenditoria giovanile e femminile (1032)
(presentato in data 10/9/2013);
senatore Consiglio Nunziante
Disposizioni per la trasparenza dei prezzi nel mercato della distribuzione dei carburanti (1033)
(presentato in data 10/9/2013);
senatore Caleo Massimo
Nuove norme in materia di parchi e aree protette (1034)
(presentato in data 10/9/2013).

Disegni di legge, assegnazione

In sede referente
1ª Commissione permanente Affari Costituzionali
Istituzione del Comitato parlamentare per le riforme costituzionali ed elettorali (813-B)
S.813 approvato, in prima deliberazione, dal Senato della Repubblica (assorbe S.343); C.1359 approvato, in prima deliberazione, dalla Camera dei Deputati
(assegnato in data 11/09/2013).
Mozioni, nuovo testo
La mozione 1-00135, dei senatori Morgoni ed altri, pubblicata il 4 settembre 2013, deve intendersi riformulata come segue:
MORGONI, BRUNI, CALEO, PICCOLI, DALLA ZUANNA, PANIZZA, COMPAGNONE, AMATI , DI BIAGIO, MANASSERO, MIRABELLI, PUPPATO, SOLLO, VACCARI, VERDUCCI. - Il Senato,
premesso che:
l'articolo 183, comma 1, lettera *cc)*, del codice dell'ambiente, di cui al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, reca la definizione di combustibile solido secondario (CSS): "il combustibile solido prodotto da rifiuti che rispetta le caratteristiche di classificazione e di specificazione individuate delle norme tecniche UNI CEN/TS 15359 e successive modifiche ed integrazioni; fatta salva l'applicazione dell'articolo 184-*ter*, il combustibile solido secondario, è classificato come rifiuto speciale";
nella *Gazzetta Ufficiale* del 14 marzo 2013, n. 62, è stato pubblicato il decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare 14 febbraio 2013, n. 22, «Regolamento recante disciplina della cessazione della qualifica di rifiuto di determinate tipologie di combustibili solidi secondari (CSS), ai sensi dell'articolo 184-*ter*, comma 2, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e successive modificazioni», che prima dell'emanazione è stato preventivamente notificato alla Commissione europea ed è stato approvato decorso il termine di "*stand still*";

come indicato nel titolo, il regolamento attua dunque l'articolo 184-*ter* (rubricato "Cessazione dalla qualifica di rifiuto") del codice dell'ambiente, stabilendo, nel rispetto degli *standard* di tutela ambientale e della salute, le condizioni alle quali alcune tipologie di CSS cessano di essere rifiuti e sono da considerare, a tutti gli effetti, un prodotto - la cosiddetta *end of waste* ai sensi della direttiva 2008/98/CE, relativa ai rifiuti;

nel regolamento sono dunque definite le condizioni e i requisiti in base ai quali dalle operazioni di trattamento di specifiche tipologie di rifiuti si ottiene il prodotto denominato combustibile solido secondario (CSS), nonché le relative condizioni di utilizzo in alcune specifiche tipologie di impianti industriali (cementifici e centrali termoelettriche) ritenuti idonei, al fine di rispettare gli *standard* di tutela dell'ambiente e della salute umana;

in particolare, sotto il profilo della tutela dell'ambiente e della salute, il decreto n. 22 del 2013 stabilisce che il CSS può essere utilizzato solo in impianti che rispettano le condizioni di esercizio stabilite nel decreto legislativo 11 maggio 2005, n. 133, in materia di co-incenerimento di rifiuti, che ha recepito nell'ordinamento nazionale la direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio del 4 dicembre 2000, n. 2000/76/CE, sull'incenerimento dei rifiuti;

pertanto, l'utilizzo del CSS deve comunque rispettare i valori limite di emissioni in atmosfera indicati o calcolati secondo quanto descritto nell'allegato 2 del citato decreto legislativo n. 133 del 2005;

per poter procedere all'utilizzo del CSS, inoltre, gli impianti devono rispettare anche le prescrizioni, più restrittive, contenute nella rispettiva autorizzazione integrata ambientale (AIA): ai sensi dell'articolo 13 del decreto n. 22, infatti, possono utilizzare CSS solo gli impianti soggetti a AIA, obbligati, come tali, al rispetto delle migliori tecnologie disponibili (*best available techniques*, BAT);

considerato che:

in materia di emissioni dei cementifici e di eventuali variazioni della loro tipologia, numerosi sono gli studi che analizzano gli effetti dell'utilizzo di combustibili alternativi nei cementifici; da ultimo, nel 2011, uno studio condotto dal "Network for business sustainability" (Canada) in collaborazione con il Politecnico di Bari (facoltà di Ingegneria meccanica) ha raffrontato le pubblicazioni internazionali in materia. Sono stati giudicati rilevanti ai fini dello studio più di 110 articoli tecnici, rapporti di associazioni internazionali di ricerca e organizzazioni governative, pubblicazioni di ricercatori universitari, LCA Analysis, la maggior parte dei quali conclude che le emissioni dai camini di anidride carbonica, ossido di azoto, diossido di zolfo, metalli, diossine e furani sono generalmente inferiori rispetto a quelle generate con l'utilizzo di combustibili fossili;

sulla questione, in particolare, delle diossine generate nel processo di combustione, i processi di combustione che avvengono a temperature molto elevate, quali quelli dei cementifici, e l'utilizzo del CSS con dosaggi e proporzioni prestabilite e controllate non favoriscono la formazione di diossine, quanto invece la distruzione e la completa ossidazione delle molecole inquinanti di natura organica eventualmente presenti; con riferimento agli ossidi di azoto, l'istruttoria del decreto ministeriale si è basata su esperienze tecniche condotte in Italia e in tutta Europa che evidenziano una diminuzione dei livelli emissivi in caso di utilizzo di CSS, come rilevato anche dal Politecnico di Torino (Genon, Brizio, 2008) e dalla Provincia di Cuneo (settore Tutela ambiente, atti Forum PA 2009);

il bilancio emissivo e ambientale preso a riferimento per la stesura del decreto ministeriale n. 22 del 2013 è risultato, complessivamente, a favore dell'impiego del CSS nei cementifici, sia sotto l'aspetto del miglioramento dell'impatto emissivo degli stessi rispetto alla normale conduzione con combustibili fossili, sia sotto l'aspetto dell'eliminazione delle emissioni del processo di incenerimento sia, in particolare, gli impatti della messa in discarica dei rifiuti altrimenti non impiegati nella filiera di produzione ed utilizzo del CSS;

inoltre, è necessario ricordare che la produzione e l'utilizzo del CSS sono soggetti non solo a tutte le attività di controllo previste dall'ordinamento, ma anche a una serie di ulteriori e specifici controlli previsti nello stesso decreto ministeriale n. 22 del 2013;

valutato che:

la produzione dei rifiuti ha mostrato, negli ultimi decenni, una crescita vertiginosa: dalla metà degli

anni '90 ad oggi, quella italiana è quasi raddoppiata, con conseguenze naturalmente molto gravi dal punto di vista ambientale e della salute, in particolare perché la maggior parte dei rifiuti prodotti è sottoposta a smaltimento in discarica; nel 2010, in base ai dati ISPRA, oltre 17,5 milioni di tonnellate di rifiuti urbani sono stati smaltiti in discarica; nel 2009, sono stati prodotti 128,5 milioni di tonnellate di rifiuti speciali totali, e la quota di rifiuti speciali destinata al recupero di energia rappresenta solo l'1,5 per cento, mentre il 9,6 per cento è la quota di rifiuti speciali destinata allo smaltimento in discarica;

in Italia, tra l'altro, alla questione della produzione e dello smaltimento dei rifiuti si lega un problema molto grave, quello dello smaltimento illegale di rifiuti industriali, che rappresenta un pericoloso campo d'attività delle ecomafie, e uno tra i *business* illegali più redditizi; naturalmente, ciò ha gravi ripercussioni nel campo della sicurezza ambientale e sanitaria, dal momento che i rifiuti, anziché essere trattati e gestiti secondo le norme di legge, finiscono per essere fonte di inquinamento dell'aria, di contaminazione delle acque sotterranee, di inquinamento dei fiumi e delle coltivazioni agricole, rischiando di contaminare con metalli pesanti, diossine e altre sostanze cancerogene anche i prodotti alimentari;

il problema dello smaltimento dei rifiuti in Italia e le emergenze che in molti casi vi sono connesse richiedono la predisposizione di una politica complessiva in materia, con le soluzioni integrate che tengano in debita considerazione gli obiettivi fissati anche a livello europeo e la "gerarchia" indicata nella normativa in materia di prevenzione e gestione dei rifiuti, in particolare, la direttiva 2008/98/CE: dalla prevenzione, alla preparazione per il riutilizzo, al riciclaggio, al recupero (tra cui, appunto, il recupero di energia) e infine, come soluzione ultima, lo smaltimento;

è compito di ciascuno Stato membro adottare quelle misure che favoriscano il miglior risultato ambientale complessivo, e a tale fine, ai sensi dell'articolo 4, comma 2, della stessa direttiva, può essere necessario che flussi di rifiuti specifici "si discostino dalla gerarchia laddove ciò sia giustificato dall'impostazione in termini di ciclo di vita in relazione agli impatti complessivi della produzione e della gestione di tali rifiuti";

l'enorme produzione di rifiuti, in particolare nella situazione italiana, richiede dunque la gestione di un regime transitorio che permetta lo sviluppo compiuto delle politiche e delle azioni necessarie a garantire la soluzione di lungo termine al problema, attraverso la riduzione della produzione di rifiuti, il riuso, l'aumento della raccolta differenziata e del riciclo, consentendo di risparmiare materie prime e ridurre l'uso delle discariche, e quindi anche lo sfruttamento e l'inquinamento del suolo, ed effettivamente costruire un ciclo dei rifiuti integrato, virtuoso e sostenibile;

pur essendo prioritario massimizzare il riciclo e le politiche di prevenzione nella produzione, è altresì importante iniziare ad utilizzare il CSS in parziale co-combustione negli impianti industriali esistenti, proprio al fine di sostituire una parte dei combustibili fossili e inquinanti utilizzati fino ad oggi, tra i quali *pet-coke*, polverino di carbone, eccetera;

tale scelta permette tra l'altro di limitare il ricorso alle discariche e agli inceneritori, evitando di inchiodare il ciclo dei rifiuti all'opzione meno preferibile (smaltimento) con il rischio di bloccare le possibilità di sviluppo del riciclaggio o delle politiche di prevenzione;

in concreto, l'effetto dell'utilizzo del CSS nei cementifici non ha tali effetti negativi sullo sviluppo della raccolta differenziata: da un lato, la disciplina europea e quella nazionale impongono comunque obiettivi minimi di raccolta differenziata che devono essere rispettati; dall'altro, la raccolta differenziata della frazione umida potrebbe al contrario essere incentivata. In tal senso, l'articolo 6, comma 2, del decreto ministeriale n. 22 del 2013 richiama espressamente l'art. 179 del codice dell'ambiente, proprio al fine di evitare che la produzione del CSS avvenga nel mancato rispetto della gerarchia indicata a livello europeo nella gestione dei rifiuti;

valutato altresì che:

il ciclo integrato dei rifiuti prevede che il recupero energetico si effettui a valle del processo di corretta raccolta e riciclo dei rifiuti, ovvero sulla percentuale del 25-30 per cento restante;

tale percentuale va poi trattata: il CSS è infatti un tipo di combustibile prodotto dai rifiuti non

pericolosi e ottenuto attraverso un complesso e controllato processo di produzione. Per essere classificato come CSS, il combustibile da rifiuti deve possedere determinate caratteristiche e parametri qualitativi, che sono prescritti nelle norme tecniche europee che regolamentano il suo processo produttivo;

l'utilizzo di rifiuti nei cementifici è una pratica largamente diffusa, ed è riconosciuta a livello europeo come BAT, favorendo la riduzione delle emissioni di gas serra nonché di anidride carbonica prodotte dalle discariche; nei Paesi europei più avanzati, il tasso di sostituzione termica dei combustibili fossili con i CSS nelle cementerie ha raggiunto nel 2011: l'83 per cento in Olanda, il 62 per cento in Germania, il 63 per cento in Austria, il 40 per cento in Polonia, il 30 per cento in Francia, il 22 per cento in Spagna (dati aggiornati al 2011 in base alle fonti ufficiali AITEC). Ad oggi (2012) solo il 10 per cento dell'energia termica necessaria per la produzione del cemento in Italia proviene da fonti energetiche alternative, il restante 90 per cento circa è ottenuto con l'utilizzo di combustibili fossili non rinnovabili;

tenuto anche conto che la gestione dell'utilizzo del CSS ha alimentato, insieme ad un ampio dibattito, alcune preoccupazioni riguardo all'impatto delle emissioni sui livelli di tutela dell'ambiente e della salute, in particolare nelle comunità locali più prossime agli impianti,

impegna il Governo:

1) ad effettuare un'approfondita comparazione in merito alle condizioni tecnologiche ed operative che disciplinano l'impiego del CSS in altri Paesi europei;

2) ad avviare approfondimenti tecnici multidisciplinari per verificare se e a quali condizioni l'utilizzo del CSS nei cementifici non determina rischi per la salute e per l'ambiente, con particolare riferimento alle effettive emissioni di sostanze inquinanti derivanti dall'uso dei rifiuti come combustibili, che tengano conto non solo del funzionamento degli impianti a regime e in condizioni di massima sicurezza, ma anche dei possibili rischi derivanti da malfunzionamenti, fuori servizio, gestione dei transitori;

3) a valutare, all'esito delle necessarie verifiche tecniche, le condizioni per mantenere un *iter* procedurale semplificato nonostante l'oggettiva complessità della questione;

4) a fornire, a seguito di tali accertamenti preliminari, un quadro aggiornato sull'attuazione, da parte dei settori industriali coinvolti, del potenziale costituito dal CSS fornendo anche informazioni circa i processi autorizzativi avviati a seguito dell'entrata in vigore del decreto ministeriale n. 22 del 2013, nonché a rendere alle competenti Commissioni parlamentari ogni necessaria informativa relativa alle verifiche tecniche attuate e al vaglio dei risultati di tali verifiche, nonché ai dati di utilizzo del CSS, anche sulla base delle comunicazioni annuali previste dall'articolo 14 del decreto ministeriale n. 22 del 2013 a carico dei produttori e degli utilizzatori di CSS;

5) ad adottare tutte le iniziative necessarie a tutela della salute e dell'ambiente, anche integrative o, se necessario, di modifica del decreto ministeriale n. 22 del 2013;

6) a valutare l'opportunità di revocare, fin da ora, ogni atto che vada nella direzione di consentire la "rinconversione" dei cementifici in inceneritori, onde evitare, in particolare prima che siano effettuate le verifiche tecniche e ne siano stati attentamente vagliati i risultati, che aziende ed imprese investano in un settore che potrebbe dimostrarsi incompatibile con l'esigenza di garantire la tutela della salute e dell'ambiente;

7) a prevedere adeguati strumenti di informazione e consultazione in relazione ai progetti di utilizzo, nell'ambito dei singoli cementifici, dei combustibili alternativi, tra cui i CSS, in luogo dei combustibili tradizionali (carbone, *pet-coke*, eccetera), in particolare prevedendo forme di coinvolgimento delle Regioni interessate a tali processi;

8) a garantire la completa e verificata applicazione della normativa ambientale relativa all'esercizio degli impianti di produzione di cemento a ciclo completo, nonché di prevedere norme *ad hoc* per garantire altresì la completa trasparenza e aderenza alle severe norme comunitarie in materia di emissioni, nei processi di autorizzazione, che, nel caso di istanza da parte del gestore dell'impianto di utilizzo, dovranno essere considerati dall'autorità competente uno ad uno;

9) a procedere rapidamente alla costituzione del Comitato di vigilanza e controllo previsto all'articolo 15 del decreto ministeriale n. 22 del 2013, avente il compito di garantire il monitoraggio della produzione e dell'utilizzo del CSS- ai fini di una maggiore tutela ambientale nonché la verifica dell'applicazione di criteri di efficienza, efficacia ed economicità, di intraprendere le iniziative idonee a portare a conoscenza del pubblico informazioni utili o opportune in relazione alla produzione e all'utilizzo del CSS combustibile, anche sulla base dei dati trasmessi dai produttori e dagli utilizzatori di cui all'articolo 14 del medesimo decreto nonché di assicurare il monitoraggio sull'attuazione della disciplina dettata dal decreto, garantire l'esame e la valutazione delle problematiche collegate, favorire l'adozione di iniziative finalizzate a garantire applicazione uniforme e coordinata del regolamento e sottoporre eventuali proposte integrative o correttive della normativa;
10) a rafforzare con ogni strumento a disposizione, in particolare in materia di emissioni inquinanti, il processo di costruzione di un moderno ed efficace sistema di controlli ambientali in tempo reale, al fine di garantire ai cittadini effettive ed efficaci forme di tutela della salute e assieme dell'ambiente, anche con la prescrizione di precise procedure tecniche che impongano agli operatori l'obbligo di rendere disponibili *on line* i dati raccolti;
11) a definire linee guida atte a verificare che gli impianti utilizzatori del CSS posseggano tecnologie di processo e di trattamento degli effluenti gassosi, liquidi e solidi, tali da garantire la qualità e la quantità delle emissioni nel rispetto delle normative di settore;
12) nel rispetto del decreto ministeriale n. 22 del 2013, a mettere in atto misure che evitino che gli *standard* di qualità ambientali definiti dalle vigenti normative siano raggiunti attraverso meri effetti di diluizione del CSS con i tradizionali combustibili.

(1-00135) (Testo 2)

Mozioni

MORONESE, AIROLA, BATTISTA, BENCINI, BERTOROTTA, BLUNDO, BOCCHINO, BUCCARELLA, CAPPELLETTI, CASALETTO, CASTALDI, CATALFO, CIAMPOLILLO, CIOFFI, CRIMI, DE PIETRO, DONNO, ENDRIZZI, FATTORI, FUCKSIA, GAETTI, GIARRUSSO, LEZZI, LUCIDI, MANGILI, MARTELLI, MARTON, NUGNES, PAGLINI, PETROCELLI, PUGLIA, ROMANI Maurizio, SANTANGELO, TAVERNA, VACCIANO - Il Senato,

premesso che:

come noto, la situazione economico-finanziaria dei Comuni italiani è divenuta drammaticamente insostenibile. I pesantissimi vincoli imposti dal patto di stabilità interno non consentono alle amministrazioni comunali di onorare le obbligazioni assunte, con pregiudizio per l'ente, per il sistema sociale e per quello economico e produttivo;
in tale contesto della finanza locale si inserisce la legge n. 392 del 1941, recante "Trasferimento ai Comuni del servizio dei locali e dei mobili degli Uffici giudiziari", che stabilisce che le spese per la gestione degli uffici giudiziari sono a carico dei bilanci dei Comuni, i quali, poi, vengono rimborsati dal Ministero della giustizia con l'erogazione di un contributo economico annuo;
tuttavia, i reiterati ritardi registrati nei rimborsi delle spese anticipate dagli enti locali per la gestione delle strutture giudiziarie presenti sul territorio, evidenziano il peggioramento della loro situazione finanziaria, i cui effetti pongono in seria difficoltà l'intera gestione contabile, alla luce anche dei nuovi interventi di riduzione dei trasferimenti erariali attuati dal Governo;
è dunque di tutta evidenza che l'entità dei crediti ed i continui ritardi che si registrano nei rimborsi delle spese anticipate obbligano gli enti locali ad una costante anticipazione di cassa, con oneri finanziari aggiuntivi a carico dei bilanci comunali. Segnatamente, anche in considerazione dell'art. 187, comma 3-*bis*, del testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali di cui al decreto legislativo n. 267 del 2000 (come modificato dal decreto-legge n. 174 del 2012, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 213 del 2012) il significativo ricorso alle anticipazioni di tesoreria inibiscono, di fatto, le amministrazioni comunali alla spesa per investimenti rivolti alla collettività comunale;
considerato, in particolare, che:

con l'art. 1 del decreto legislativo n. 155 del 2012, in attuazione della legge delega n. 148 del 2011, si prevede che «Sono soppressi i tribunali ordinari, le sezioni distaccate e le procure della Repubblica di cui alla tabella A allegata al presente decreto». Nell'elenco della tabella A è ricompreso il tribunale ordinario di Santa Maria Capua Vetere (Caserta);
al netto delle gravi perplessità di ordine logico e razionale stanti nella soppressione, il Comune di Santa Maria Capua Vetere si trova a vantare un ingentissimo credito nei confronti del Ministero della giustizia per la gestione delle strutture giudiziarie insistenti ed operative sul suo territorio, per gli anni 2011, 2012 e 2013;
il combinato della soppressione del presidio giudiziario, connesso alla perdita del relativo «indotto» economico, nonché della perduranza di crediti dello Stato già anticipati, in aggiunta alla decurtazione degli ordinari trasferimenti erariali, potrebbe determinare un gravissimo dissesto economico e finanziario per il Comune di Santa Maria Capua Vetere, compromettendo i servizi essenziali per i cittadini, in un momento in cui il sistema dei Comuni è indubbiamente il livello istituzionale più esposto, rispetto al progressivo impoverimento dei nuclei familiari e delle richieste di sostegno ed intervento sociale,
impegna il Governo:
1) ad assumere, urgentemente, ogni iniziativa amministrativa volta ad assicurare la copertura finanziaria integrale del capitolo di bilancio del Ministero della giustizia abilitato ed erogare i contributi spettanti ai Comuni per le spese già sostenute di gestione degli uffici giudiziari, valutando la peculiare situazione del Comune di Santa Maria Capua Vetere (Caserta);
2) a valutare l'opportunità di promuovere interventi normativi, anche in occasione dell'imminente legge di stabilità per il 2014, volti all'esclusione dal patto di stabilità interno delle spese anticipate dagli enti locali per la gestione delle strutture giudiziarie;
3) ad assumere urgenti iniziative di competenza, anche normative al fine di promuovere la modifica della legge n. 392 del 1941, al fine di limitare a carico dei Comuni le spese per l'ordinaria manutenzione degli uffici giudiziari, riconducendo alla responsabilità dello Stato le spese necessarie alla locazione dei locali e a quelle per la straordinaria manutenzione.
(1-00140)
BITONCI, ARRIGONI, BELLOT, BISINELLA, CALDEROLI, CANDIANI, CENTINAIO, COMAROLI, CONSIGLIO, CROSIO, DAVICO, DIVINA, MUNERATO, STEFANI, STUCCHI, VOLPI - Il Senato,
premesso che:
nel mese di gennaio 2013 è stato presentato alle Commissioni parlamentari competenti lo schema di decreto del Presidente della Repubblica concernente regolamento recante "disciplina dell'utilizzo di combustibili solidi secondari (CSS), in parziale sostituzione di combustibili fossili tradizionali, in cementifici soggetti al regime dell'autorizzazione integrata ambientale", Atto del Governo n. 529, con termine per la trasmissione del parere il 13 febbraio 2013;
la 13a Commissione permanente (Territorio, ambiente, beni ambientali) del Senato, in data 16 gennaio 2013, ha espresso parere favorevole, mentre la VIII Commissione della Camera dei deputati, in data 11 febbraio 2013, dopo ampia discussione, "ritenuto assolutamente necessario svolgere un approfondimento con appropriate forme di consultazione; valutata la rilevanza delle conseguenze del provvedimento sul funzionamento del sistema dei cementifici e della tutela ambientale e della gestione dei rifiuti; ritenuto indispensabile il coinvolgimento delle Regioni; ritenuto quindi necessario rinviare alla prossima Legislatura l'adozione del provvedimento in questione" ha espresso parere contrario;
a seguito di tale posizione del Parlamento, il Governo non ha quindi proceduto alla pubblicazione del decreto del Presidente della Repubblica;
tuttavia, in data 14 febbraio 2013, il Governo Monti ha emanato il "Regolamento recante disciplina della cessazione della qualifica di rifiuto di determinate tipologie di combustibili solidi secondari (CSS), ai sensi dell'articolo 184-ter, comma 2, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e successive modificazioni", di cui al decreto ministeriale n. 22 del 2013, che, dettando la disciplina per

trasformare i rifiuti urbani e speciali in combustibili solidi secondari, CSS-Combustibile, riclassificando questi ultimi da rifiuti a sottoprodotti, consente in realtà a grandi impianti di cementifici e centrali termoelettriche, sotto determinate condizioni, di utilizzare il CSS-Combustibile per la produzione di energia termica o elettrica, escludendo dalla disciplina dei rifiuti tale combustibile;

tale comportamento del Governo Monti si presenta come un atto di forza inopportuno e da stigmatizzare, poiché ha scavalcato le indicazioni e le direttive del Parlamento e, in realtà, ha conseguito la sostituzione di un atto "bocciato" dalla Commissione Ambiente della Camera con un altro che, nel concreto, produce analoghi effetti;

l'Atto del Governo n. 529 aveva lo scopo di disciplinare e agevolare l'utilizzo dei CSS da parte dei cementifici, dettando, all'articolo 3, le condizioni affinché modifiche impiantistiche o edilizie realizzate all'interno del perimetro dei cementifici fossero considerate modifiche non sostanziali ai fini dell'esclusione dagli obblighi e dai procedimenti disciplinati dalla parte II decreto legislativo n. 152 del 2006, concernenti la valutazione di impatto ambientale e l'autorizzazione integrata ambientale (AIA);

l'Atto del Governo n. 529, fatte salve le disposizioni dell'articolo 184-*ter* del decreto legislativo n. 152 del 2006 sulla cessazione della qualifica di rifiuto, manteneva comunque la classificazione del combustibile solido secondario come rifiuto speciale sottoponendolo alle condizioni di esercizio previste per il coincenerimento, di cui al decreto legislativo 11 maggio 2005, n. 133;

lo scopo del decreto ministeriale n. 22 del 2013 è soprattutto quello di facilitare e promuovere l'utilizzo da parte dei grandi impianti di cementifici e centrali l'utilizzo di una determinata tipologia di CSS, il CSS-Combustibile che, ai sensi dell'articolo 184-*ter* del decreto legislativo n. 152 del 2006, cessa di essere rifiuto e diventa un sottoprodotto, svincolandosi dalle limitazioni poste dalla normativa sui rifiuti, in virtù delle caratteristiche di qualità ambientale e dei controlli cui viene sottoposto l'intero ciclo di produzione di tale materiale e le caratteristiche di qualità degli impianti e ferme restando le condizioni di esercizio identiche a quelle previste per il coincenerimento di rifiuti, di cui al decreto legislativo 11 maggio 2005, n. 133;

senz'altro, occorrono azioni concrete e mirate alla conservazione delle risorse terrestri e alla riduzione dei rifiuti da conferire in discarica, all'incentivazione dell'utilizzo delle fonti rinnovabili e delle biomasse, alla semplificazione e facilitazione dei processi autorizzativi per la produzione di energia da tali fonti (che rendono realizzabile un reale incremento di produzione), alla riduzione della dipendenza del Paese dalle materie fossili e quindi dall'estero, ma anche all'incentivazione dell'utilizzo di migliori tecnologie per la diminuzione delle emissioni inquinanti in aria, acqua, suolo, senza tuttavia penalizzare lo sviluppo economico e i diritti alla tranquillità dei cittadini sia per un sufficiente approvvigionamento energetico del Paese sia per la tutela della propria salute;

in materia di rifiuti, le amministrazioni locali e le regioni del Nord hanno responsabilmente attuato forme di gestione del ciclo dei rifiuti che hanno raggiunto un'eccellenza riconosciuta a livello internazionale;

la filiera della gestione dei rifiuti al Nord rispetta la differenziazione e la gerarchia stabilita dalle direttive comunitarie che prevedono una sequenza di priorità, come prevenzione, preparazione per il riutilizzo, riciclo, recupero di altro tipo, per esempio il recupero di energia, e, infine, lo smaltimento;

tale gerarchia deve essere rigorosamente seguita anche nella catena della produzione del CSS allo scopo di evitare la disincentivazione della differenziazione e delle filiere di recupero delle materie riutilizzabili nei cicli di produzione;

le regioni e gli enti locali del Nord hanno raggiunto un'autosufficienza nella gestione differenziata dei propri rifiuti, privilegiando il criterio della prossimità ai fini del recupero e dello smaltimento, che permette alle amministrazioni di ridurre i costi aggiuntivi di trasporto ed evita ai cittadini di prestare il proprio territorio per smaltire i rifiuti di altri territori;

l'eccellenza raggiunta dai comuni del Nord nella gestione dei rifiuti, anche grazie a campagne di informazione e iniziative di coinvolgimento dei cittadini, rende ancora più evidenti le criticità riscontrate in altre aree del Paese del Centro-Sud, che spesso hanno danneggiato non solo l'immagine ma anche l'economia dell'intero Paese, sia attraverso le procedure di infrazione e le multe che è

costretta a pagare l'Italia alla Commissione UE, sia attraverso le ripercussioni al comparto turistico;
chiaramente, dopo la riduzione, la selezione e il recupero di materia da rifiuto e l'utilizzo dell'umido per la produzione di biomassa e di *compost*, essendo impossibile recuperare il 100 per cento di tutti i rifiuti, resta sempre una minima parte che è impossibile recuperare e pertanto occorre considerare anche la possibilità di produrre energia attraverso il trattamento dei rifiuti per poter evitare di riempire il territorio di discariche; questo deve avvenire in modo tale da fornire un'ulteriore opportunità a tutta la comunità, attraverso i termovalorizzatori, il teleriscaldamento, la produzione di energia termica o elettrica;
la produzione di combustibili solidi secondari, CSS o CSS-Combustibili, che, grazie a particolari tecnologie innovative ambientalmente sostenibili, diventano rifiuti speciali, da urbani, o addirittura cessano di essere rifiuti e diventano sottoprodotti e comunque possono essere utilizzati in sostituzione di combustibili convenzionali per finalità ambientali ed economiche, deve comunque rispettare il criterio di prossimità e non deve diventare la scusa per poter esportare fuori territorio i rifiuti solidi urbani; pertanto gli impianti di trasformazione dei rifiuti urbani in CSS devono comunque restare all'interno di ciascuna regione in cui vengono prodotti i rifiuti urbani;
l'incenerimento del CSS per la produzione di energia termica comporta senz'altro una riduzione degli oneri ambientali ed economici legati allo smaltimento di rifiuti in discarica, un risparmio di risorse naturali e una riduzione della dipendenza del Paese da combustibili convenzionali ai fini dell'approvvigionamento energetico;
chiaramente nel caso di incenerimento del CSS ai fini della produzione del *clinker* nei cementifici, ossia in impianti che non sono dedicati al solo incenerimento di rifiuti, esiste comunque una variazione della tipologia emissiva dell'impianto che occorre valutare nell'ambito dell'AIA da parte dell'autorità competente e stabilire le condizioni per poter attuare tale incenerimento senza provocare danni per l'ambiente e per la salute dei cittadini, considerato che sta avvenendo una trasformazione dell'impianto originario che deve tenere conto anche delle condizioni al contorno e del fatto che spesso tali impianti sono situati in aree urbanizzate;
fermo restando il fatto che già oggi i cementifici bruciano CSS e rifiuti, come farine animali o pneumatici fuori uso, la convenienza ambientale di trasformare i rifiuti in CSS-Combustibile è quella della qualità; il CSS-Combustibile rappresenta un sottoprodotto, conveniente anche commercialmente in quanto svincolato dalla disciplina dei rifiuti, di cui viene tracciato il percorso di produzione e sono noti la tipologia e il potere calorifico; l'utilizzo di CSS-Combustibile garantisce dunque una maggiore tutela per l'ambiente e un controllo superiore sulla tipologia dei materiali contenuti;
in ogni caso, per ciascun impianto destinato a bruciare anche CSS o CSS-Combustibile proveniente da rifiuti urbani o speciali, i limiti imposti dall'AIA per le emissioni devono tenere conto di tale possibilità e devono essere analoghi a quelli previsti per gli impianti dedicati, termovalorizzatori o inceneritori, indicando valori limite per le sostanze inquinanti che tengono conto di tutti i possibili effetti negativi sull'ambiente, anche con riguardo al traffico indotto relativo al trasporto del CSS, e la possibilità del trasporto su rotaia dei materiali, per garantire i cittadini circa la sostenibilità ambientale di ciascun impianto;
in particolare, a parità di potere calorifico del carbone occorre 1,8 chilogrammi di CSS per ciascun chilogrammo di carbone; pertanto, c'è senz'altro un incremento del traffico indotto dal trasporto dei materiali che bisogna considerare nell'ambito delle autorizzazioni degli impianti da parte delle Regioni;
inoltre, l'esercizio dei controlli, affidato giustamente alle amministrazioni locali competenti, spesso, specialmente in alcune realtà territoriali del Paese, è piuttosto carente, permettendo l'inserimento della criminalità organizzata nel ciclo della gestione dei rifiuti;
la possibilità di bruciare il CSS o CSS-Combustibile nei cementifici si presenta pertanto come una situazione complessa che richiede un approfondito esame da parte del Governo e del Parlamento che deve coinvolgere anche il mondo economico e gli enti territoriali interessati;
per poter procedere alla produzione di combustibili solidi secondari di alta qualità, occorre acquisire la

fiducia della popolazione in relazione all'utilizzo dei combustibili e fornire, con riferimento alla loro produzione e utilizzo, chiarezza giuridica e certezza comportamentale da parte degli operatori, a garanzia dei cittadini circa le buone pratiche utilizzate e la tutela della propria salute,
impegna il Governo, prima di qualsiasi azione diretta a disciplinare l'utilizzo del CSS nei cementifici, a promuovere un approfondito dibattito sulla materia da parte delle Commissioni parlamentari competenti, fornendo un quadro aggiornato sull'attuale utilizzo del CSS e del CSS-Combustibile nei cementifici, sia in Italia, disaggregato per regioni, sia all'estero, che possa analizzare la questione attraverso apposite audizioni dei rappresentanti delle Regioni e dei soggetti economici coinvolti, ed approfonditi esami di studi scientifici specifici con particolare riferimento:
a) alle emissioni di sostanze inquinanti e alle possibili conseguenze sul piano ambientale, sanitario e sociale, anche a seguito ad eventuali malfunzionamenti o errori di gestione;
b) alle conseguenze sul piano organizzativo del trasporto dei materiali e alle ripercussioni del traffico indotto sulle realtà territoriali locali;
c) alle restrizioni che occorre individuare circa la circolazione in altre regioni del CSS proveniente da rifiuti urbani, garantendo comunque il criterio di prossimità e che gli impianti di trasformazione dei rifiuti urbani in CSS siano comunque situati all'interno di ciascuna regione in cui vengono prodotti i rifiuti;
d) al rispetto rigoroso della gerarchia di gestione dei rifiuti prevista dalle direttive comunitarie nella catena della produzione sia del CSS-Combustibile, sia del CSS, allo scopo di evitare la disincentivazione della differenziazione e delle filiere di recupero delle materie riutilizzabili nei cicli di produzione;
e) agli strumenti di informazione e consultazione in relazione ai progetti in essere per l'utilizzo di combustibili alternativi da parte dei cementifici;
f) al rafforzamento, con ogni strumento a disposizione e su tutto il territorio nazionale, del sistema dei controlli, sia sulle emissioni inquinanti dei cementifici mediante una rete di monitoraggio ambientale, sia sul processo di gestione dei CSS utilizzati in tali impianti e sia sul rispetto della gerarchia nella gestione dei rifiuti ai fini della produzione del CSS.
(1-00141)
Interrogazioni orali con carattere d'urgenza ai sensi dell'articolo 151 del Regolamento
LEZZI, MARTELLI, NUGNES, MORONESE, LUCIDI, SANTANGELO, BULGARELLI, SCIBONA, GAETTI, CIAMPOLILLO, MANGILI, BOTTICI, CATALFO, BERTOROTTA, BUCCARELLA, BATTISTA, CASTALDI, FUCKSIA, GIROTTO, PETROCELLI, CRIMI - *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dello sviluppo economico, dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e della salute* - Premesso che:
il giorno 5 settembre 2013 la Guardia di finanza di Taranto ha eseguito cinque ordinanze di custodia cautelare, quattro in carcere e una ai domiciliari, nei confronti di alcune persone che facevano parte, secondo gli investigatori, di una "struttura ombra" della famiglia Riva che agiva all'interno dell'Ilva in base alle direttive della proprietà, pur non essendo inquadrata nell'organigramma dell'azienda;
nell'ordinanza di arresto del gip si legge che "la politica di impresa ormai attuata nel corso di tantissimi anni e lo stato di organizzazione portato avanti nel tempo dai dirigenti dell'Ilva, "ufficiali e non", denotano la totale assenza di qualsiasi iniziativa orientata nel senso della prevenzione" e ancora "È stato ampiamente dimostrato che i cosiddetti fiduciari da sempre hanno gestito l'Ilva di Taranto in stretta collaborazione con la proprietà dando piena attuazione alla logica aziendalistica della stessa anche in modo criminoso sotto il profilo ambientale, senza tenere in alcuna considerazione quello che è uno dei beni più preziosi, la salute umana" e ancora "I fiduciari hanno operato in Ilva impartendo ordini e direttive in perfetta unità di intenti con la proprietà agendo in modo organico al sodalizio.... forti della consapevolezza della formale irresponsabilità della loro condotta, svolgentesi, infatti, al di fuori delle deleghe di funzioni comportanti precise responsabilità di legge, che restano formalmente addossate ai dipendenti Ilva investiti di deleghe e funzioni, ai quali l'Ilva stessa provvede comunque ad assicurare assistenza legale e nei cui confronti è ben lungi dall'usare adottare misure disciplinari";

il provvedimento di custodia cautelare in oggetto, secondo quanto afferma la stessa Guardia di finanza, scaturisce da approfondimenti investigativi che fanno risalire addirittura al 1995 la costituzione di questo "direttorio di fiduciari", avente lo scopo di "verificare l'operato dei dipendenti, assicurandosi che fossero rispettate le logiche aziendali;

sempre secondo il gip di Taranto i fiduciari "hanno esercitato un penetrante dominio su Ilva SpA, pur avendo cessato dalla cariche rivestite in seno a tale compagine societaria, dettando dall'esterno le linee della politica aziendale";

gli uomini della Guardia di finanza, guidati dal tenente colonnello Giuseppe Micelli, nell'informativa del 29 luglio 2013 scrivono, a quanto risulta agli interroganti, che a favorire il processo di passaggio nell'Ilva dei fiduciari di Riva sarebbe stata la volontà del commissario Bondi di procedere ad un "contratto di affitto di ramo di azienda convenzionalmente identificato nei dipendenti di Riva Fire che, avendo sino ad oggi prestato la propria attività in via prevalente a favore di Ilva, sono in condizione di assicurare ad Ilva la continuità delle funzioni di contabilità, finanza, affari societari fiscali, programmazione della produzione, acquisti, risorse umane";

insomma, secondo la Guardia di finanza, Bondi sarebbe stato intenzionato ad avallare il "passaggio" degli uomini dei Riva "alle dipendenze di Ilva e sotto le direttive del commissario straordinario". La proprietà così non avrebbe perso il diretto contatto con l'azienda nonostante il commissariamento;

nella richiesta di arresti il *pool* di inquirenti, composto dal procuratore Franco Sebastio, dall'aggiunto Pietro Argentino e dai sostituti Mariano Buccoliero, Giovanna Cannarile e Remo Epifani, ha spiegato che la struttura dei fiduciari include coloro che hanno "governato sino a poco tempo fa lo stabilimento di Taranto, dando disposizioni su tutte le iniziative e le attività adottate all'interno dello stesso che, poi, venivano eseguite o realizzate dal direttore o dai vari capi area le cui decisioni, comunque, dovevano essere sempre avallate e condivise dai primi". (..) Inquietante, infine, appare la lettura della parte finale del provvedimento in cui i magistrati chiariscono che "l'obiettivo che da sempre ha accomunato i fiduciari è quello caro alla proprietà ovvero quello legato alla produzione, fulcro su cui si muove il solo ed unico interesse dei Riva";

considerato che:

prima dell'incarico di commissario straordinario per Ilva SpA ricevuto dal Governo il 5 giugno 2013, Bondi è stato amministratore delegato dell'Ilva fino al 25 maggio 2013;

con il commissariamento si prevede la possibilità di deroghe rispetto all'obbligo di procedere contro le infrazioni ambientali e il possibile esonero della responsabilità del commissario, del subcommissario e dei tre esperti, per i possibili illeciti commessi in relazione all'attuazione dell'autorizzazione integrata ambientale e delle altre norme di tutela ambientale e sanitaria;

il decreto di nomina limita inoltre la responsabilità del commissario Bondi in relazione ad eventuali diseconomie dei risultati ai soli casi di dolo o colpa grave (decreto-legge n. 61 del 2013, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 89 del 2013, art. 1, comma 9); anzi, accogliendo un ordine del giorno (G/941/6/10 e 13), il Governo si è impegnato ad adottare i necessari atti per chiarire che la disciplina delle responsabilità per il commissario, il subcommissario e gli esperti del comitato, di cui allo stesso comma, deve intendersi estesa anche ai soggetti da questi funzionalmente delegati che curino la predisposizione e l'attuazione dei piani di cui ai commi 5 e 6;

a parere degli interroganti i recenti fatti che hanno portato all'arresto della cosiddetta "struttura ombra" della famiglia Riva non solo ribadiscono la sussistenza di un palese caso di conflitto di interessi in capo alla figura di Enrico Bondi, ma presupporrebbero una fattiva collaborazione con la proprietà, esautorata dal decreto di nomina del commissario straordinario, al fine di ripristinare mediante il "direttorio dei fiduciari", l'effettivo controllo della proprietà nella gestione dello stabilimento e dimostrano come lo stesso non solo sia inadatto a rappresentare gli interessi dello Stato e dei cittadini, ma potenzialmente potrebbe operare in contrasto al pubblico interesse,

si chiede di sapere:

se, alla luce dei gravissimi fatti esposti ed avendo come priorità la tutela della salute dei cittadini, il Governo intenda provvedere alla revoca dell'incarico di commissario straordinario dell'Ilva ad Enrico

Bondi;
quali iniziative normative intenda adottare al fine di proporre la revisione dei contenuti del decreto-legge n. 61 del 2013, segnatamente l'art 1, comma 9, in modo da rendere penalmente responsabili commissario e subcommissari per le azioni connesse con l'attuazione dei piani di cui al decreto-legge;
se ritenga opportuno non dare seguito all'impegno assunto con l'ordine del giorno G/941/6/10 e 13, con il quale si intendono estese ai fiduciari designati da commissario e subcommissario le immunità già per loro previste;
se, alla luce dei possibili vizi legati all'attività dei fiduciari arrestati, intenda predisporre un nuovo studio di impatto sulla salute dei cittadini, "impianto per impianto" e non cumulativo dell'intero stabilimento;
se non intenda rivedere l'autorizzazione integrata ambientale.
(3-00356)

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

BARANI - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti* - Premesso che:
la società Trenitalia ha da tempo attivato procedure di acquisto *on line* dei biglietti per i treni di carattere regionale e nazionale, prevedendo l'acquisto con registrazione al portale di Trenitalia, che consente l'emissione di biglietti nominali, in cui viene espressa chiaramente la data, l'ora, le stazioni di partenza e di arrivo del convoglio prescelto, nonché la fascia oraria di validità del biglietto stesso;
ciò comporta l'invio di un *file* ".Pdf" per i treni regionali e regionali veloci via *email* o di un codice "Pnr" via *sms* o *email* per le altre tipologie di treno;
tali procedure vedono quindi la compresenza di due diverse tipologie di recapito e gestione delle prenotazioni *on line* da parte degli utenti non necessariamente informati di questa differente tipologia di biglietti poiché, come riportato in fondo al testo delle *email* che giungono all'utente registrato in seguito all'acquisto, "per i biglietti elettronici regionali è necessario salire a bordo con la relativa stampa della ricevuta Pdf allegata a questa *e-mail*. Per i biglietti *ticketless* è necessario salire a bordo con il codice Pnr. Il mancato possesso della ricevuta Pdf per i treni regionali, o del codice Pnr per i biglietti *ticketless* equivale al mancato possesso del biglietto e pertanto comporta il pagamento del prezzo del biglietto maggiorato dalla relativa sanzione";
non tutti gli utenti, soprattutto coloro i quali usano i convogli ferroviari come sporadico mezzo di spostamento, senza alcuna periodicità e con eterogeneità di destinazione e tipologia di convoglio, hanno facilità nella gestione del biglietto acquistato attraverso queste procedure, che risulta diverso a seconda del treno interessato;
nel caso dei biglietti elettronici regionali, inoltre, le associazioni dei consumatori hanno più volte giustamente segnalato un'errata informazione circa la necessità di munirsi della stampa dei biglietti, in quanto al punto 6 della ricevuta inviata per *email* attraverso il *file* ".Pdf" si riporta che: "il viaggiatore che non esibisce la ricevuta di stampa o non presenta un valido documento di identificazione viene considerato come sprovvisto di biglietto e regolarizzato in base alla normativa o alla legislazione regionale vigente (prezzo biglietto +50 EUR o multa regionale)";
tale dicitura crea un'oggettiva confusione da parte dell'utenza, in quanto in contraddizione con quanto riportato nel testo della *mail* di acquisto, in quanto si fa riferimento alla possibilità di non esibire la ricevuta di stampa qualora si presenti un documento di riconoscimento che sancisca l'effettiva identità del passeggero, come riportato nel pdf del biglietto elettronico nominale;
l'obbligo di stampa della ricevuta per questo genere di biglietti, inoltre, inibisce le molteplici possibilità offerte dalle moderne tecnologie circa l'acquisto di biglietti con moneta elettronica, anche trovandosi in luoghi dove non è possibile effettuare una stampa, relative alla flessibilità d'acquisto dei biglietti per i convogli, rendendo di fatto praticamente superfluo il ricorso a questo genere di modalità, tanto più con informazioni contraddittorie all'interno del testo e della stessa *email*,
si chiede di sapere:
se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza di iniziative della società Trenitalia dirette a rendere omogenea su tutti i treni a livello nazionale la procedura di acquisto *on line* dei biglietti da parte dei

passeggeri, nonché le modalità di esibizione dei *ticket* stessi, armonizzando gli strumenti tecnologici, quali *email* ed *sms*, con la ricevuta o il biglietto cartacei;
quali siano le motivazioni per le quali è stato introdotto un differente sistema di emissione dei biglietti elettronici e *ticketless*.
(4-00833)
BENCINI, MONTEVECCHI, BOCCHINO, ROMANI Maurizio, PAGLINI, SIMEONI, BIGNAMI, BULGARELLI, MARTELLI, AIROLA, SANTANGELO, ORELLANA, CRIMI, CASALETTO, CASTALDI, CIOFFI, TAVERNA, CATALEO, FATTORI, BATTISTA, VACCIANO, GIARRUSSO, COTTI, FUCKSIA, CAMPANELLA, MANGILI, CAPPELLETTI, NUGNES, BERTOROTTA, GAETTI, MORRA - *Al Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo* - Premesso che:
l'abbazia di San Salvatore e San Lorenzo a Settimo a Scandicci (Firenze) costituisce per l'intreccio delle sue vicende lungo 10 secoli, per l'arte e la spiritualità, per la tipicità delle architetture, una testimonianza completa dell'evoluzione della nostra civiltà occidentale e dell'esperienza del monachesimo cristiano medievale. Essa fu fondata alla fine del primo millennio dell'era cristiana su iniziativa della famiglia feudale dei conti Cadolingi. Affidata da Gregorio IX nel 1236 ai monaci cistercensi, l'abbazia raggiunse il suo massimo splendore nei secoli XIII-XVII. Munita di possenti fortificazioni nel XIV secolo, essa divenne punto strategico tra la via Pisana, l'asse cadolingio della Francigena e l'Arno. Dopo aver attraversato periodi di decadenza e aver subito assedi terribili riuscì a risollevarsi divenendo nuovamente centro promotore di arte e cultura;
nel 1783 l'infausta soppressione dell'ordine operata dal granduca Pietro Leopoldo decretò lo smembramento in due proprietà del complesso monumentale e la vendita a privati di quasi due terzi del monastero;
nei primi decenni del '900 il Ministero competente per i beni culturali avviò alcuni interventi di restauro nella speranza di una valorizzazione unitaria, ma gli interventi non furono completati a causa del precipitare della situazione internazionale;
nel corso della seconda guerra mondiale l'abbazia fu parzialmente distrutta, mentre dagli anni '50 pesanti stravolgimenti furono realizzati con interventi provvisori per destinazioni d'uso funzionali ad attività ricreative, a giudizio degli interroganti banali;
dagli anni '70 molti dei terreni monastici rimasti integri e coltivati dai nuovi proprietari sono stati ceduti o espropriati per la realizzazione di vari piani di edilizia residenziale e popolare fino a cancellare quasi del tutto la cornice naturale del monumento da ogni versante, eccetto una piccola porzione ora vincolata dallo Stato;
a quanto risulta agli interroganti, intorno al 1995 gli eredi dei vecchi proprietari, nella zona privata, in violazione delle leggi di tutela, hanno iniziato ingenti lavori di trasformazione degli ambienti monastici per scopi di utilizzo commerciale non congruenti con l'identità del luogo e gravemente lesivi delle sue caratteristiche storiche e solo l'intervento delle forze dell'ordine è riuscito a bloccare l'azione abusiva consentendo il ripristino dello *status quo ante* in vista di un progetto unitario di recupero;
il complesso è ancora diviso in due proprietà dall'epoca delle soppressioni granducali del XVIII secolo. Questa divisione impedisce la restituzione *in toto* di questo tesoro al godimento collettivo;
in data 18 settembre 2005, alla presenza del cardinale Antonelli e di monsignor Croci della Santa sede, si è conclusa la prima fase del progetto con l'inaugurazione dei restauri dell'intera parte di proprietà ecclesiastica, contenente splendidi tesori d'arte di tutte le epoche e di rilievo europeo; l'altra porzione, appartenente a privati ed ugualmente notevole e specularmente essenziale, è in abbandono totale e attualmente è in vendita;
nel periodo antecedente al Giubileo del 2000, era stato elaborato un progetto di recupero integrale in base alla legge 7 agosto 1997, n. 270, progetto che godeva per intero di tutti i requisiti specifici previsti e che ammontava a circa 14 miliardi di lire, 7 miliardi da destinare alla riacquisizione e 7 miliardi da destinare al cofinanziamento del restauro della parte mancante;
il progetto, dopo aver seguito l'*iter* burocratico a livello locale, ecclesiale e nazionale fu inviato nei termini e nella forma di legge alla commissione per il grande Giubileo, ma successivamente all'invio

non si ebbero esiti né alcuna comunicazione al riguardo;
considerato che:
su iniziativa del priore e di vari soggetti appassionati è stata fondata, fin dal 1996, l'associazione "Amici della Badia di Settimo" la quale, d'intesa con il Ministero per i beni e le attività culturali, ha promosso una nuova fase di conoscenza, studio e divulgazione sulla storia del monastero fornendo le basi per nuove azioni di tutela e per l'auspicato progetto globale;
il 6 novembre 2006 la Commissione Cultura della Regione Toscana ha effettuato un sopralluogo presso l'abbazia constatandone l'importanza strategica nel quadro del patrimonio regionale e sottolineando l'urgenza di un recupero *in toto*;
dal dicembre 2010 sono stati promossi tavoli istituzionali, con la presenza della Soprintendenza fiorentina e regionale, del rappresentante del Ministero, della curia arcivescovile, della Regione Toscana, del Comune di Scandicci, della Provincia di Firenze, dell'ente Cassa di risparmio di Firenze, nei quali è stato anche discusso il piano di valorizzazione da parte dell'arcidiocesi. In particolare, in data 17 gennaio 2013, la Direzione regionale si impegnava a informare il Ministero indicando il valore economico del bene per la trattativa con i privati,
si chiede di sapere:
se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza della situazione dell'abbazia di San Salvatore e San Lorenzo a Settimo e dei motivi per cui non vi sia stato nessun intervento risolutivo autorevole per sanare lo stato di questo bene, nonostante la riconosciuta urgenza e necessità della sua completa riacquisizione;
quali iniziative urgenti intenda assumere al fine di giungere al recupero totale del complesso e all'acquisto della porzione attualmente di proprietà privata.
(4-00834)

CROSIO - *Al Ministro del lavoro e delle politiche sociali* - Premesso che:
secondo quanto pubblicato il 6 settembre 2013 sul quotidiano di informazione "MattinOnline", edizione svizzera, l'Inps avrebbe deciso di versare le pensioni d'invalidità agli immigrati, anche senza permesso di soggiorno di lunga durata, con i soldi versati dalla Svizzera per le indennità di disoccupazione dei frontalieri;
sembrerebbe, infatti, che la Svizzera continui a pagare all'Inps le indennità di disoccupazione per i frontalieri italiani, ma che l'ente previdenziale non utilizzi tali soldi a beneficio dei frontalieri italiani, bensì per il pagamento delle pensioni di invalidità agli immigrati, anche quelli privi di permesso di soggiorno CE di lungo periodo;
la somma che l'Inps impiegherebbe arbitrariamente invece di versarla ai frontalieri, contravvenendo agli accordi stipulati, ammonterebbe a 300 milioni di euro,
si chiede di sapere se corrisponda al vero quanto riportato dall'articolo di stampa, sia in termini di quantificazione della somma versata dalla Confederazione elvetica all'Inps sia in termini di utilizzo irregolare della stessa da parte dell'istituto previdenziale.
(4-00835)

SERVIZIO INFORMATICA

Il presente fascicolo raccoglie i testi di tutti gli atti parlamentari relativi all'iter in Senato di un disegno di legge. Esso e' ottenuto automaticamente a partire dai contenuti pubblicati dai competenti uffici sulla banca dati Progetti di legge sul sito Internet del Senato (http://www.senato.it) e contiene le sole informazioni disponibili alla data di composizione riportata in copertina. In particolare, sono contenute nel fascicolo informazioni riepilogative sull'iter del ddl, i testi stampati del progetto di legge (testo iniziale, eventuale relazione o testo-A, testo approvato), e i resoconti sommari di Commissione e stenografici di Assemblea in cui il disegno di legge e' stato trattato, sia nelle sedi di discussione di merito sia in eventuali dibattiti connessi (ad esempio sul calendario dei lavori). Tali resoconti sono riportati in forma integrale, e possono quindi comprendere contenuti ulteriori rispetto all'iter del disegno di legge.