

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE REFERENTE:

Istituzione dell'Autorità per i servizi e l'uso delle infrastrutture di trasporto. C. 1057 Lovelli e C. 4337 Garofalo (*Seguito dell'esame e rinvio – Abbinamento della proposta di legge C. 4337 Garofalo*) 77

RISOLUZIONI:

7-00566 Lovelli: Collegamenti ferroviari dei territori della provincia di Alessandria e del basso Piemonte (*Seguito della discussione e rinvio*) 83

INDAGINE CONOSCITIVA:

Indagine conoscitiva sul settore del trasporto ferroviario di passeggeri e merci (*Deliberazione di una proroga del termine*) 83

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2009/21/CE, relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera. Atto n. 374 (*Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio*) 84

COMITATO RISTRETTO:

Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme territoriali logistiche. C. 3681 Velo e C. 4296 Nastri 86

SEDE REFERENTE

Martedì 28 giugno 2011. — Presidenza del vicepresidente Silvia VELO. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Bartolomeo Giachino.

La seduta comincia alle 14.05.

Istituzione dell'Autorità per i servizi e l'uso delle infrastrutture di trasporto.

C. 1057 Lovelli e C. 4337 Garofalo.

(Seguito dell'esame e rinvio – Abbinamento della proposta di legge C. 4337 Garofalo).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento C. 1057 Lovelli, rinviato nella seduta del 29 marzo 2011.

Silvia VELO, *presidente*, avverte che è stata assegnata in sede referente la proposta di legge n. 4337 Garofalo che, vertendo sulla stessa materia della proposta di legge n. 1057 Lovelli, deve intendersi ad essa abbinata.

Mario LOVELLI (PD), *relatore*, nel sottolineare preliminarmente l'importanza della presentazione di una proposta di legge volta all'istituzione di un'Autorità nel settore dei trasporti, evidenzia la rilevanza della convergenza di forze di maggioranza e forze di opposizione su un obiettivo di

grande interesse, che giudica ormai indifferibile.

Passando ad una breve illustrazione della proposta di legge n. 4337, fa presente che essa è volta alla istituzione di un soggetto regolatore indipendente per il sistema dei trasporti terrestri. In particolare, osserva che la proposta muove dalla considerazione, evidenziata dalla relazione illustrativa che correda la proposta medesima, secondo cui il passaggio di un mercato dal monopolio alla libera concorrenza non può essere operato solo in forza di una prescrizione normativa, ma richiede un incisivo intervento di regolazione per assistere e per guidare – secondo le peculiari esigenze delle diverse modalità nelle quali si articola il trasporto – il passaggio al libero mercato, contemperando le finalità economiche del profitto con i bisogni sociali di qualità e di universalità dei servizi essenziali alla mobilità dei cittadini. La citata relazione infatti sottolinea la necessità di definire, in un comparto strategico per lo sviluppo economico del Paese, moduli organizzativi e procedurali di regolazione funzionali alla gestione di settori specifici (quali i porti, gli aeroporti, le infrastrutture lineari e i servizi resi per il loro tramite, considerati sia singolarmente che nel quadro della rete nazionale), per assicurare l'effettività del diritto di accesso delle imprese al mercato e degli utenti al servizio, nel rispetto delle esigenze di sicurezza e di protezione sociale e ambientale.

Evidenzia come la predetta relazione illustrativa sottolinei che, mentre la gestione dei porti e degli aeroporti ha da tempo trovato, rispettivamente, nell'autorità marittima e nell'autorità portuale, da un lato, e nell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC), dall'altro, gli organismi pubblici tecnicamente qualificati e dotati della necessaria professionalità per la regolazione dell'accesso e dell'uso dei beni, nonché della produzione dei servizi ai mezzi di trasporto e agli utenti, diversa è la situazione del comparto terrestre. La gestione di strutture lineari quali viabilità (reti e infrastrutture com-

plementari, centri mercantili eccetera) e ferrovie (strade ferrate e strutture complementari, stazioni, scali merci, eccetera) affidata, rispettivamente, all'ANAS Spa e alla Rete ferroviaria italiana Spa, non è ancora soggetta alla regolazione di un organismo pubblico che possa dirsi imparziale rispetto agli interessi del mercato sottoposto al suo controllo e che, in posizione di terzietà, assuma il compito di contemperare – secondo l'indirizzo politico espresso a livello di Unione europea, statale e locale – le esigenze di economicità e di efficienza della gestione con le ragioni sociali e di tutela dell'ambiente, imposte dai vincoli di sostenibilità dello sviluppo.

Ricorda che la citata relazione evidenzia altresì che nel trasporto ferroviario l'individuazione nell'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari – Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (URSF), dell'organismo di regolazione del settore di cui all'articolo 37 del decreto legislativo n. 188 del 2003, appare non del tutto idonea ad assicurare una regia efficace, in grado di orientare le dinamiche del mercato verso i risultati desiderati in termini di efficienza, di livelli minimi di accessibilità dei servizi su tutto il territorio nazionale e di sostenibilità ambientale. A ciò si aggiunge il problema di garantire un'effettiva indipendenza nelle attività di regolazione inerenti al rilascio delle licenze e dei provvedimenti consequenziali, al controllo sulla definizione dei diritti di accesso alla rete, alla fornitura dei servizi di trazione e complementari ma, soprattutto, alla definizione di criteri trasparenti e verificabili per l'assunzione delle determinazioni e delle valutazioni, su base tecnica, di cui all'articolo 59 della legge n. 99 del 2009, norma alla quale rimane affidato l'effettivo avvio della liberalizzazione del trasporto ferroviario di persone.

Sempre secondo la citata relazione illustrativa, il settore della gestione delle infrastrutture lineari potrebbe apparire esente da tali necessità, in quanto l'accesso degli utenti alla rete stradale e autostradale è formalmente libero, men-

tre i servizi di trasporto di persone e di cose su gomma, nelle direttrici nazionali, sono da tempo liberalizzati; tuttavia, le interconnessioni tra i due comparti, in termini di sostituibilità dei servizi, suggeriscono di affidare alla medesima Autorità i compiti di regolazione e di controllo, per garantire effettività alle politiche di coordinamento e di riduzione delle esternalità negative dell'autotrasporto.

Nello specifico, fa presente che la proposta prevede all'articolo 1 l'istituzione dell'Autorità per la regolazione della gestione di reti, infrastrutture e servizi di pubblico trasporto ferroviari e stradali e il collegamento con le infrastrutture nodali. L'Autorità viene definita ente pubblico non economico dotato di autonomia statutaria, organizzativa, finanziaria e patrimoniale, che sovrintende all'attività di gestione di organismi pubblici e privati ai quali è affidata direttamente in house, in concessione o con qualunque altra forma organizzativa, la gestione delle reti stradali e ferroviarie e delle infrastrutture complementari, accessorie o comunque destinate al servizio della rete o degli utenti, al fine di coordinarla e di indirizzarla agli obiettivi fissati nelle strategie dell'Unione europea sui trasporti e sull'ambiente, nonché di integrare le esigenze ambientali nella politica dei trasporti, secondo indicatori di sviluppo sostenibile economico, sociale e ambientale.

Le funzioni dell'Autorità sono indicate dall'articolo 2. Sottolinea, in particolare, la competenza a definire i costi standard di costruzione e di manutenzione, a livello di Unione europea e interno, delle infrastrutture stradali e ferroviarie e delle opere complementari e accessorie, nonché i costi di uso delle strade, ferrovie e infrastrutture accessorie e complementari. Fa presente che l'Autorità ha inoltre competenze in materia di rispetto delle normative vigenti in materia di accesso alle infrastrutture ferroviarie e di determinazione dei relativi canoni, di livelli di efficienza e di qualità nell'organizzazione e nella gestione dei servizi caratterizzati dall'imposizione di oneri di

servizio pubblico, di approvazione dei pedaggi autostradali e tariffe per l'uso delle ferrovie e delle infrastrutture accessorie, di assegnazione delle tracce orarie ferroviarie, di coordinamento delle linee ferroviarie e stradali con i trasporti marittimi di collegamento con le isole maggiori e minori in regime di continuità territoriale. Ai sensi dell'articolo 3, sono organi dell'Autorità il presidente, il consiglio direttivo, il segretario generale e il collegio dei revisori dei conti. Il consiglio direttivo è composto dal presidente, che lo presiede, e da due membri. I componenti del consiglio direttivo sono nominati con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti; le designazioni effettuate dal Governo sono previamente sottoposte al parere delle competenti Commissioni parlamentari, che possono procedere all'audizione delle persone designate. Le nomine non possono essere effettuate in mancanza del parere favorevole espresso dalle Commissioni. I membri del consiglio direttivo sono scelti tra persone di indiscusse moralità e indipendenza, di comprovata professionalità e di elevate qualificazione e competenza nel settore. La carica di componente dell'Autorità è incompatibile con incarichi politici elettivi, e non possono essere nominati componenti coloro che hanno interessi di qualunque natura in conflitto con le funzioni dell'Autorità. I compensi spettanti agli organi dell'Autorità sono determinati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. Lo stesso articolo 3 definisce le cause di incompatibilità dei membri dell'Autorità e i divieti concernenti l'esercizio di attività nei dodici mesi successivi alla cessazione dell'incarico, con le relative sanzioni.

Per quanto riguarda il personale, rileva che la proposta prevede l'istituzione del ruolo del personale dipendente dell'Autorità, con un numero di posti non superiore a cinquanta unità. L'assunzione del personale avviene per pubblico con-

corso. Il trattamento giuridico ed economico del personale e l'ordinamento delle carriere sono stabiliti in base ai criteri fissati dal contratto collettivo di lavoro in vigore per i dipendenti della Banca d'Italia e tenuto conto delle specifiche esigenze funzionali e organizzative. L'Autorità può assumere direttamente dipendenti con contratto di lavoro a tempo determinato, in numero non superiore a venti unità. L'articolo 4 definisce ulteriori funzioni dell'Autorità. Il comma 1 dispone che essa subentra nei compiti e nelle funzioni dell'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il comma 2 prevede inoltre che l'Autorità: segnali al Governo gli interventi da realizzare in relazione all'evoluzione a livello dell'Unione europea e interno delle strategie di azione e delle esigenze del mercato dei trasporti; comunichi al Governo i risultati delle indagini condotte; predisponga su richiesta della stazione appaltante i bandi e i disciplinari per la conclusione dei contratti di servizio pubblico; denunci all'Autorità garante della concorrenza e del mercato, per i profili di competenza, le violazioni riscontrate della normativa vigente in materia di assegnazione dei diritti di uso delle infrastrutture e di concorrenza, anche in rapporto ad azioni, intese o pratiche concordate che interessano congiuntamente diversi settori del mercato dei trasporti. Si prevede, infine, che l'Autorità presenti al Parlamento, entro il 30 giugno di ogni anno, una relazione sull'attività svolta e sullo stato del settore dei trasporti. L'articolo 5 quantifica in 30 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2011 gli oneri previsti per l'istituzione e il funzionamento dell'Autorità, alla cui copertura si provvede mediante un contributo versato direttamente all'Autorità dai gestori delle infrastrutture e dai soggetti esercenti i servizi di trasporto, in misura non superiore all'uno per mille dei ricavi conseguiti nell'ultimo esercizio, secondo modalità stabilite con decreto del Ministro delle infrastrutture e

dei trasporti, adottato di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.

Nel ribadire l'importanza dell'istituzione di una Autorità di settore, ritiene opportuno sottolineare alcune differenze tra la proposta di legge a propria firma e quella presentata dal collega Garofalo. In primo luogo, nel richiamare l'attenzione della Commissione sul fatto che la proposta di legge n. 4337 Garofalo limita l'ambito di competenza dell'Autorità alle sole infrastrutture lineari, ritiene opportuno che sia svolta un'attenta valutazione al riguardo. Infatti, alcune recenti problematiche che si sono manifestate non solo nel trasporto ferroviario e autostradale, ma anche in quello marittimo e aereo, dovrebbero indurre a considerare insufficiente l'istituzione di un'Authority che abbia come campo d'azione solo quello delle infrastrutture terrestri, escludendo porti e aeroporti, anche in relazione alla rilevante incidenza che le decisioni prese in un comparto del trasporto ha sugli altri comparti. Pur essendo consapevole del fatto che già sono operanti enti di regolazione nel campo del trasporto aereo e portuale, come l'ENAC e le Autorità portuali, ritiene comunque necessaria l'istituzione di un'Autorità di sistema unitaria. In ogni caso, ritiene che la Commissione prima di procedere all'elaborazione di un testo unificato dovrebbe operare una scelta strategica sulle competenze da assegnare all'Autorità. A suo avviso, tali competenze dovrebbero riguardare l'intero settore del trasporto sia ai fini di una maggiore efficacia sia ai fini di un miglior inserimento del nostro Paese nel contesto europeo.

In ordine all'ubicazione della sede dell'Autorità, osserva che la proposta a propria firma individuava le città di Torino e Genova, in ragione della rilevanza delle infrastrutture presenti in quel territorio, mentre la proposta del collega Garofalo, firmata anche da colleghi piemontesi che si sono fatti promotori in varie sedi della valorizzazione del loro territorio, identifica Roma come sede dell'Autorità. In conclusione, auspica che si possa giungere all'elaborazione di un testo condiviso

e alla tempestiva istituzione di un'Autorità ormai richiesta con forza da più parti.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO, alla luce dell'approfondita illustrazione svolta dal relatore, si riserva di esprimere le valutazioni del Governo nel prosieguo dell'esame.

Vincenzo GAROFALO (PdL), nel ringraziare preliminarmente il relatore per l'illustrazione svolta, in ordine alla questione della sede dell'Autorità osserva che tutte le Authority hanno sede a Roma e che si potrà immaginare una sede diversa soltanto quando verrà attuata una riflessione generale sull'ubicazione delle istituzioni nel Paese, evitando di privilegiare dimensioni localistiche. Nel far presente che la proposta di legge a sua firma tiene conto di molte delle istanze emerse nel corso dell'indagine conoscitiva sul trasporto ferroviario che la Commissione sta svolgendo, ribadisce la necessità che venga istituita un'Autorità indipendente, come evidenziato anche dal Governo nel Piano nazionale della logistica, tenendo conto però dell'esistenza di altri enti regolatori già operanti. Ritiene necessario che si debba avere come obiettivo la reale concorrenza del mercato, anche al fine di eliminare alcune distorsioni di cui soffre il sistema dei trasporti del nostro Paese, come ad esempio, quella di affidare alle società concessionarie delle autostrade il compito di stabilire pedaggi e parametri di manutenzione. Quanto al settore ferroviario, osserva che le problematiche oggi esistenti derivano, come evidenziato anche da molti dei soggetti auditi nel corso dell'indagine conoscitiva, da comportamenti impropri dell'*incumbent*, che ha di recente presentato un piano industriale che giudica scandaloso a causa della scarsità degli investimenti destinati al Mezzogiorno d'Italia. Sottolinea al riguardo l'esigenza dell'istituzione di un'Autorità realmente indipendente affinché gli utenti possano avere servizi migliori a prezzi più bassi. Ritiene che la vicenda della privatizzazione della società

Tirrenia, ad esempio, non dovrebbe rientrare tra le questioni da porre all'attenzione dell'istituenda Autorità, ma a quella dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato, visto il comportamento della società Saremar che, in forza di un contributo regionale, opera come concorrente di chi vorrebbe acquistare la stessa Tirrenia. Nel ritenere opportuno che le differenze tra le due proposte di legge debbano essere esaminate attentamente dalla Commissione, anche alla luce delle valutazioni del Governo, ribadisce con forza la necessità di un ente regolatore che dia sviluppo ad un settore strategico per il Paese.

Michele Pompeo META (PD) nell'osservare che la proposta di legge presentata dal collega Lovelli giace in Commissione ormai da molto tempo, osserva che l'istituzione di un'Autorità indipendente e realmente terza nel settore dei trasporti è divenuta un'esigenza indifferibile dal momento che l'Italia si pone, nell'ambito dei vecchi paesi dell'Unione europea, tra i pochi che non hanno ancora istituito tale organismo. Nel sottolineare l'esigenza sempre maggiore di confrontarsi con la normativa comunitaria, come testimonia il dibattito in Assemblea che si terrà nella giornata odierna sul disegno di legge comunitaria, giudica indispensabile che il Governo chiarisca se intenda o meno procedere all'istituzione di tale Autorità. Ritiene, infatti, che la mancanza di tale Autorità renda ingovernabile la situazione dei trasporti in Italia e che l'attardarsi del Governo su posizioni conservatrici non faccia il bene del Paese. Fa presente che nel caso in cui il Governo e la maggioranza non intendessero procedere nella predisposizione di un testo unificato, il proprio gruppo valuterà l'ipotesi di far comunque inserire il provvedimento del collega Lovelli nel calendario dell'Assemblea alla ripresa dei lavori dopo la pausa estiva. Nel manifestare la disponibilità del proprio gruppo a valutare il progetto di legge del collega Garofalo, anche in ordine all'ubicazione della sede dell'Autorità, giudica necessa-

rio che venga fatta una discussione molto attenta, anche alla luce delle valutazioni che il Governo esprimerà, per procedere tempestivamente alla costituzione di un comitato ristretto nel quale approfondire i contenuti delle proposte.

Silvia VELO, *presidente*, condivide la proposta del collega Meta di procedere alla costituzione del comitato ristretto non appena il Governo avrà manifestato le proprie valutazioni sul provvedimento.

Carlo MONAI (IdV), nel ringraziare il collega Lovelli per la relazione, ribadisce la necessità, espressa in altre sedi, che venga approvata dal Parlamento una legge quadro che codifichi le caratteristiche delle Autorità di controllo, identificandone la struttura, le funzioni generali, le modalità di funzionamento, le fonti normative, il sistema sanzionatorio e così via, rischiandosi altrimenti di costituire un mostro multiforme che complica la dimensione della pubblica amministrazione. Esprimendo perplessità sul fatto che l'Autorità possa essere lo strumento per garantire il libero mercato e la concorrenza, sottolinea che ogniqualvolta viene costituita un'Authority si sottrae al giudice naturale una fetta significativa di giurisdizione, affidando il giudizio a enti di cui non è affatto certa la terzietà. Pur nella consapevolezza che il tema dell'Authority è fortemente promosso in ambito europeo, sottolinea che la costituzione di ogni nuova Authority, oltre a rappresentare un significativo centro di costo, rischia di complicare eccessivamente il quadro normativo vigente. Invita pertanto la Commissione a valutare l'opportunità di affidare ad Autorità già esistenti le nuove competenze che si intende attribuire all'Autorità dei trasporti.

Marco DESIDERATI (LNP), nell'esprimere una certa inquietudine riguardo alle Autorità totalmente indipendenti, in particolare di quelle Autorità che invocano il libero mercato che, a suo giudizio, in Italia non sempre rappresenta una soluzione valida, esprime perplessità sul fatto che

l'istituzione dell'Autorità oggetto del dibattito possa avvicinare il nostro Paese all'Europa. Ritiene infatti che un reale avvicinamento all'Europa si potrebbe avere con un cambio di mentalità che impedisca a una larga percentuale del Paese di non pagare i pedaggi sulle infrastrutture e ai sindaci di fare dichiarazioni improprie al riguardo.

Mario LOVELLI (PD), *relatore*, nel premettere che nel proprio territorio ci sono le tariffe autostradali più alte d'Italia, in particolare sulla Torino-Piacenza e sulla Torino-Milano, auspica che il Governo possa esprimere tempestivamente le proprie valutazioni sui provvedimenti in discussione, anche alla luce del lungo tempo intercorso dall'inizio dell'esame della proposta di legge a propria firma. Dichiarandosi d'accordo con le proposte avanzate dal collega Monai in ordine all'esigenza di approvare una legge quadro, fa presente che la proposta di legge da lui presentata costituisce parte di una proposta di legge quadro presentata nella scorsa legislatura. Dichiarando di essere d'accordo in via di principio con il conferimento di nuove funzioni ad Autorità già esistenti, come dimostra per altro il fatto di essersi a suo tempo dichiarato favorevole al conferimento all'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni delle funzioni che sono state invece assegnate dal Governo ad una Agenzia di regolazione del settore postale di nuova istituzione. Quanto invece alle considerazioni svolte in merito alla sottrazione alla magistratura ordinaria di funzioni ad essa spettanti, osserva che voler risolvere le questioni esclusivamente in sede giurisdizionale non rappresenta a suo parere una soluzione efficace, come dimostra la questione dei pedaggi autostradali ferma da più di un anno a causa dei numerosi ricorsi presentati.

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

La seduta termina alle 15.

RISOLUZIONI

Martedì 28 giugno 2011. — Presidenza del vicepresidente Silvia VELO. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Bartolomeo Giachino.

La seduta comincia alle 15.

7-00566 Lovelli: Collegamenti ferroviari dei territori della provincia di Alessandria e del basso Piemonte.

(Seguito della discussione e rinvio).

La Commissione prosegue la discussione della risoluzione, rinviata nella seduta del 22 giugno 2011.

Silvia VELO, *presidente*, ricorda che nella seduta del 22 giugno scorso il presentatore della risoluzione non ha accolto la riformulazione proposta dal sottosegretario Giachino e ha chiesto al rappresentante del Governo di esprimere un parere motivato – favorevole o contrario – al testo della risoluzione così come presentata.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO fa presente che stamani si è svolto un incontro con l'amministratore delegato di Trenitalia, ingegner Soprano, avente ad oggetto gli impegni contenuti nella risoluzione in discussione, nel corso del quale è emersa l'opportunità di un incontro preliminare con i presentatori della risoluzione, al fine di esaminare i contenuti della risoluzione stessa in modo da poter giungere alla conclusione della discussione.

Mario LOVELLI (PD), nel ringraziare il sottosegretario per l'impegno profuso e la disponibilità dimostrata, osserva tuttavia che l'incontro di singoli deputati con l'amministratore delegato di Trenitalia, non rientra nell'attività della Commissione. A suo avviso, invece, l'ingegner Soprano do-

vrebbe eventualmente essere audito dalla Commissione nell'ambito di un'apposita attività conoscitiva per verificare la concreta possibilità di effettuare i servizi ferroviari oggetto della risoluzione in titolo.

Silvia VELO, *presidente*, rinvia alla prossima riunione dell'ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, le determinazioni in merito all'opportunità di svolgere l'audizione dell'amministratore delegato di Trenitalia per acquisire elementi di informazione in merito alle questioni poste dall'atto di indirizzo in discussione.

Nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 15.10.**INDAGINE CONOSCITIVA**

Martedì 28 giugno 2011. — Presidenza del vicepresidente Silvia VELO. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Bartolomeo Giachino.

La seduta comincia alle 15.10.

Indagine conoscitiva sul settore del trasporto ferroviario di passeggeri e merci

(Deliberazione di una proroga del termine).

Silvia VELO, *presidente*, essendosi perfezionata l'intesa con il Presidente della Camera, prevista a norma del comma 1 dell'articolo 144 del Regolamento, propone, in conformità a quanto già deliberato dall'ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, di prorogare dal 30 giugno al 31 luglio 2011 il termine per la conclusione dell'indagine conoscitiva sul settore del trasporto ferroviario di passeggeri e merci.

Nessuno chiedendo di intervenire, la Commissione approva la proposta di prorogare al 31 luglio 2011 il termine dell'indagine conoscitiva in oggetto.

La seduta termina alle 15.15.

ATTI DEL GOVERNO

Martedì 28 giugno 2011. — Presidenza del vicepresidente Silvia VELO. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Bartolomeo Giachino.

La seduta comincia alle 15.15.

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2009/21/CE, relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera.

Atto n. 374.

(Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio).

La Commissione inizia l'esame dello schema di decreto all'ordine del giorno.

Piero TESTONI (PdL), *relatore*, fa presente che lo schema di decreto in esame reca attuazione della direttiva 2009/21/CE, volta ad assicurare che gli Stati membri ottemperino con efficacia e coerenza ai loro obblighi in quanto Stati di bandiera, al fine di migliorare la sicurezza della navigazione e di prevenire l'inquinamento provocato dalle navi battenti bandiera di uno Stato membro.

Rileva che il termine di recepimento della direttiva, contenuta nell'allegato B della legge n. 96 del 2010 (legge comunitaria 2009), è fissato al 17 giugno 2011. Per effetto della previsione di cui all'articolo 1, comma 3, della stessa legge comunitaria 2009, il termine per l'esercizio della delega

contenuta nella medesima legge, relativa al recepimento della predetta direttiva, è prorogato di 90 giorni.

Passando ad una breve illustrazione dei contenuti dell'articolato, sottolinea che l'articolo 1 dello schema di decreto, che ne indica le finalità, specifica che il provvedimento ha ad oggetto il miglioramento della sicurezza e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi nazionali, e introduce procedure finalizzate ad assicurare che lo Stato italiano ottemperi con efficacia e coerenza ai propri obblighi nei confronti delle navi mercantili autorizzate a battere la bandiera nazionale. L'articolo 2 reca le definizioni, fra le quali rilevano quella di Amministrazione, individuata nel Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, e quella di organismo riconosciuto, vale a dire un organismo conforme al decreto legislativo di recepimento della direttiva 2009/15/CE (Direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime).

Rileva che l'articolo 3 concerne le verifiche preliminari che vanno svolte all'atto del rilascio dell'autorizzazione a battere la bandiera. In particolare, prima di consentire l'esercizio di una nave cui è stato concesso il diritto di battere la bandiera nazionale, l'Amministrazione deve verificare che l'armatore o l'esercente abbia ottemperato alle norme ed alle regolamentazioni internazionali e nazionali applicabili. Le verifiche si distinguono in preliminari e successive. Le prime vengono svolte all'atto del rilascio dell'autorizzazione a battere la bandiera e consistono in una serie di attività volte a verificare la presenza dei requisiti richiesti dalla normativa nazionale ed internazionale. Le seconde sono svolte in caso di fermo di una nave battente bandiera nazionale: una nave può essere sottoposta a fermo precauzionale qualora l'ispettore qualificato dello Stato di approdo constati durante l'ispezione previ-

sta che la nave non risponda in maniera sufficiente agli standard minimi di sicurezza che la legislazione internazionale impone. In tal caso l'Amministrazione, fatte salve le attività tipiche di indagine finalizzate ad accertare eventuali responsabilità, adotta le procedure finalizzate a verificare che la nave sia tempestivamente resa conforme alle pertinenti convenzioni della Organizzazione Marittima Internazionale (IMO).

Osserva che l'articolo 4 definisce le procedure che l'Amministrazione deve attuare in caso di fermo di una nave in uno Stato estero, al fine di verificare che la nave sia tempestivamente resa conforme alle convenzioni IMO. Segnala, in proposito, che nell'articolo 4 viene richiamato il decreto di recepimento della direttiva 2009/15/CE, (Direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime), decreto che, allo stato, non risulta peraltro ancora adottato. L'articolo 5 introduce a carico dell'Amministrazione l'obbligo, entro il 17 giugno 2012, di rendere accessibili le informazioni relative alle unità battenti la bandiera nazionale, al fine di poter permettere che uno Stato straniero possa conoscere in anticipo le informazioni utili ad assicurare gli scopi indicati nell'articolo 1 dello schema di decreto. L'articolo 6 prevede che l'Amministrazione, su richiesta dell'IMO, si sottoponga ad attività di auditing da parte di ispettori della stessa IMO, i cui risultati verranno pubblicati nel rispetto delle norme di tutela della privacy e delle informazioni riservate. L'articolo in esame cesserà di avere vigore il 17 giugno 2017, o prima di tale data, qualora entri in vigore un sistema obbligatorio di audit degli Stati membri dell'IMO.

Rileva che l'articolo 7 stabilisce al comma 1 che, entro un anno dall'entrata in vigore della direttiva 2009/21/CE – 17 giugno 2012 – l'amministrazione dovrà provvedere allo sviluppo di un sistema di

gestione della qualità delle parti operative delle sua attività, in quanto Stato di bandiera, sistema da certificarsi conformemente alle norme di qualità internazionali applicabili. Il comma 2 dello stesso articolo 7 prevede che, qualora, sulla base dei resoconti delle attività ispettive svolte nei confronti delle navi di bandiera pubblicati nella relazione annuale del protocollo di intesa di Parigi relativo al controllo delle navi da parte dello Stato di approdo, l'Amministrazione venga inserita nella « lista nera » ovvero, per due anni consecutivi, nella « lista grigia », dovrà presentare, entro i quattro mesi successivi alla pubblicazione del resoconto annuale del MOU (*Memorandum of Understanding*) di Parigi, una relazione alla Commissione, con la quale si individuano ed analizzano le ragioni principali delle deficienze e delle non conformità rilevate a bordo delle navi di bandiera. A tale proposito, ricorda che il *Memorandum of Understanding* di Parigi, sottoscritto da 27 Stati europei, istituisce un sistema di controllo delle navi da parte degli Stati di approdo, al fine di assicurare il rispetto degli standard internazionali di sicurezza e di tutela dell'ambiente. Il *Memorandum of Understanding* pubblica annualmente una relazione sulla propria attività di ispezione sulle navi. All'interno della relazione vengono pubblicate una « lista nera », una « lista grigia » e una « lista bianca », nelle quali sono suddivisi i vari Paesi, in relazione al livello di sicurezza attribuito alle navi sulla base dei risultati delle ispezioni.

Fa presente infine che l'articolo 8 reca le disposizioni finanziarie, prevedendo al comma 1 che l'Amministrazione deve provvedere all'adempimento dei compiti di cui all'articolo 7 con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e, al comma 2, che dall'attuazione del provvedimento non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato.

Nell'esprimere una valutazione complessivamente favorevole sullo schema di decreto legislativo in esame, che risulta coerente con le norme introdotte dalla direttiva 2009/21/CE, si riserva di formu-

lare una proposta di parere a conclusione della discussione.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO si riserva di intervenire nel prosieguo dell'esame.

Silvia VELO, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 15.20.

COMITATO RISTRETTO

Martedì 28 giugno 2011.

Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme territoriali logistiche.

C. 3681 Velo e C. 4296 Nastri.

Il Comitato ristretto si è riunito dalle 15.20 alle 15.30.