

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione di rappresentanti dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANSF), nell'ambito dell'esame dei progetti di atti normativi dell'Unione europea compresi nel « quarto pacchetto ferroviario »	91
--	----

INTERROGAZIONI:

5-02054 Agostinelli: Mancata emanazione del decreto di nomina del presidente dell'Autorità portuale di Ancona e opportunità di procedere alle nomine dei presidenti delle Autorità portuali commissariate	92
ALLEGATO 1 (Testo della risposta)	96
5-02393 Mognato: Regolarità del subappalto nella gestione del servizio di handling cargo nell'aeroporto di Venezia	92
ALLEGATO 2 (Testo della risposta)	98
5-02394 Lenzi: Circolazione dei veicoli al servizio di persone invalide sulle corsie riservate ai mezzi pubblici	92
ALLEGATO 3 (Testo della risposta)	100
5-02692 Aiello: Modalità di reclutamento del personale da parte dell'Autorità portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta	92
ALLEGATO 4 (Testo della risposta)	101

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto del Presidente della Repubblica concernente regolamento recante norme per l'attuazione del sistema telematico centrale della nautica da diporto. Atto n. 96 (Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e conclusione – Parere favorevole con condizione e osservazioni)	93
ALLEGATO 5 (Parere approvato dalla Commissione)	107
AVVERTENZA	95

AUDIZIONI INFORMALI

Martedì 27 maggio 2014.

Audizione di rappresentanti dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANSF), nell'ambito dell'esame dei progetti di atti normativi dell'Unione europea compresi nel « quarto pacchetto ferroviario ».

L'audizione informale è stata svolta dalle 14.15 alle 15.

INTERROGAZIONI

Martedì 27 maggio 2014. — Presidenza del vicepresidente Ivan CATALANO. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 15.

5-02054 Agostinelli: Mancata emanazione del decreto di nomina del presidente dell'Autorità portuale di Ancona e opportunità di procedere alle nomine dei presidenti delle Autorità portuali commissariate.

Nicola BIANCHI (M5S) dichiara di voler sottoscrivere l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Nicola BIANCHI (M5S), replicando in qualità di cofirmatario, si dichiara insoddisfatto della risposta resa dal rappresentante del Governo. Rileva che la situazione delle nomine delle Autorità portuale è a suo parere incomprensibile, dal momento che vengono firmate nomine di soggetti che non possono ricoprire tale carica, come dimostrato dalla nomina del presidente dell'Autorità portuale di Cagliari, e si tengono invece in sospenso nomine di soggetti la cui qualificazione appare del tutto evidente dal curriculum, come nel caso dell'autorità portuale di Ancona, oggetto dell'interrogazione in esame.

5-02393 Mognato: Regolarità del subappalto nella gestione del servizio di handling cargo nell'aeroporto di Venezia.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Michele MOGNATO (PD), replicando, ringrazia il sottosegretario per la risposta articolata che fornisce i necessari chiarimenti sulla procedura di subappalto oggetto dell'atto di sindacato a propria firma. Nel prendere atto dei contenuti elaborati sulla base degli elementi forniti dall'ENAC, ribadisce l'opportunità di fare una più ampia e generale riflessione sulle procedure di subappalto di servizi, che generano tensioni nel mondo sindacale e del lavoro.

5-02394 Lenzi: Circolazione dei veicoli al servizio di persone invalide sulle corsie riservate ai mezzi pubblici.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Donata LENZI (PD), replicando, ringrazia il rappresentante del Governo per la sensibilità dimostrata e auspica che una circolare interpretativa su tale delicata questione possa agevolare i disabili che devono utilizzare il proprio veicolo privato per gli spostamenti, senza il rischio di incorrere in diverse interpretazioni della legge a seconda dei diversi territori in cui si muovono.

5-02692 Aiello: Modalità di reclutamento del personale da parte dell'Autorità portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 4*).

Ferdinando AIELLO (SEL), replicando, ribadisce i propri dubbi e le proprie perplessità sulle vicende oggetto dell'atto di sindacato ispettivo da lui presentato. Evidenzia peraltro l'eshaustività e la chiarezza della risposta fornita dal sottosegretario, ritenendo particolarmente significativa la parte in cui si fa riferimento a una possibile verifica sulla gestione dell'ente, di cui auspica sia reso noto l'esito.

Ivan CATALANO, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 15.40.

ATTI DEL GOVERNO

Martedì 27 maggio 2014. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 15.40.

Schema di decreto del Presidente della Repubblica concernente regolamento recante norme per l'attuazione del sistema telematico centrale della nautica da diporto.

Atto n. 96.

(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e conclusione — Parere favorevole con condizione e osservazioni).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento in oggetto, rinviato nella seduta del 14 maggio 2014.

Michele Pompeo META, *presidente*, propone, se non vi sono obiezioni, che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Così rimane stabilito.

Alberto PAGANI (PD), *relatore*, sulla base di una approfondita considerazione delle diverse questioni sollevate nel dibattito svoltosi nella seduta del 14 maggio scorso, ritiene che sussistano le condizioni per procedere alla presentazione di una proposta di parere che tiene ampiamente conto di tali questioni. Illustra pertanto la propria proposta di parere favorevole con condizione e osservazioni (*vedi allegato 5*).

Ivan CATALANO (Misto) segnala al relatore l'opportunità di formulare come condizioni le osservazioni di cui alle lettere *b*) e *c*) della proposta di parere.

Arianna SPESSOTTO (M5S) esprime la propria sorpresa per il fatto che il relatore

abbia presentato una proposta di parere e la Commissione intenda procedere alla votazione della stessa. Ricorda infatti che nella seduta del 14 maggio il Presidente della Commissione aveva dichiarato che avrebbe chiesto al Governo di ritirare lo schema di regolamento in esame e di riformularlo interamente. Si attendeva pertanto che nella seduta odierna, sarebbe stata resa nota la risposta del Governo rispetto a tale richiesta.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO ricorda che nella seduta del 14 maggio il Presidente della Commissione aveva lamentato l'assenza del rappresentante del Ministero, dovuta peraltro a ragioni di salute. Dichiara quindi di aver considerato con grande attenzione le argomentazioni svolte nella seduta alla quale non ha potuto prendere parte, che a suo giudizio sono riprese in modo appropriato nella proposta di parere in esame. Esprime pertanto l'assenso del Governo sia sulla condizione ivi contenuta, sia sulle osservazioni. In particolare ritiene che l'osservazione di cui alla lettera *a*) sia giustificata dalla particolare struttura della filiera della nautica da diporto, nella quale i distributori rivestono un ruolo sostanzialmente marginale. Rileva che l'osservazione di cui alla lettera *b*) non incide né sulle competenze né sulle modalità di funzionamento dell'Ufficio di conservatoria centrale.

Per quanto attiene alla osservazione di cui alla lettera *c*) ritiene opportuna una precisazione. Evidenzia infatti che tutta la modulistica necessaria ai fini della presentazione delle istanze da parte degli utenti sarà disponibile attraverso il portale dell'Amministrazione nella relativa sezione. Sottolinea tuttavia che la modulistica in bianco necessaria per la stampa dei documenti di navigazione costituisce, al pari di quella utilizzata per i documenti dei veicoli che circolano su strada, modulistica a stretta rendicontazione prodotta dall'Istituto poligrafico e zecca dello Stato e reca caratteristiche tecniche di

antifalsificazione. I documenti di navigazione, infatti, così come le carte di circolazione degli autoveicoli, sono atti pubblici e, in quanto tali, fanno fede fino a prova contraria. La sussistenza di documenti di navigazione formati mediante l'utilizzo della modulistica predisposta dall'Istituto poligrafico e zecca dello Stato costituisce, quindi, non solo il titolo che abilita alla navigazione, eventualmente anche in acque non territoriali delle unità da diporto, ma anche uno strumento indispensabile per gli organi di polizia al fine dell'accertamento della violazione delle norme che regolano la navigazione in mare e della eventuale commissione di reati. Richiama, infine, l'articolo 8, comma 3, dello schema in esame, il quale prevede la dematerializzazione delle istanze degli utenti e delle relative documentazioni presentate agli Sportelli telematici del diportista. Questi ultimi, infatti, dovranno trasmettere detti documenti al sistema informativo esclusivamente in formato elettronico.

Ritiene pertanto, sulla base delle predette considerazioni, che sia necessario che la particolare documentazione prevista dall'articolo 7 dello schema in esame continui ad essere prevista necessariamente in formato nel formato cartaceo predisposto dall'Istituto poligrafico e zecca dello Stato.

Paolo COPPOLA (PD) dichiara di non condividere le considerazioni del rappresentante del Governo in merito alla osservazione di cui alla lettera *c)* della proposta di parere. Osserva infatti che è possibile ottenere i medesimi risultati di pubblicità legale e di contrasto alla falsificazione, nonché di accertamento relativo alla commissione di eventuali reati, utilizzando strumenti informatici. Auspica pertanto che gli organi di direzione politica vogliano impartire alle strutture del Ministero chiari indirizzi per adeguare la strumentazione e le modalità di adempimento delle procedure previste per legge alle tecnologie informatiche attualmente disponibili.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO si impegna a dare seguito alla richiesta del deputato Coppola. In ogni caso osserva che sulla base dello schema di regolamento in esame risultano dematerializzati tutti i documenti e le procedure ad eccezione del titolo di proprietà.

Arianna SPESSOTTO (M5S) si associa alla richiesta di formulare come condizione l'osservazione di cui alla lettera *b)* della proposta di parere.

Alberto PAGANI (PD), *relatore*, ritiene opportuno mantenere la proposta di parere in esame. Osserva infatti che le osservazioni, per il loro tenore non si prestano ad essere trasformate in condizioni; d'altra parte l'assenso espresso dal rappresentante del Governo assicura che anche le osservazioni, al pari della condizione, risulteranno rispettate nel testo finale del regolamento in esame. Per quanto riguarda in particolare l'osservazione di cui alla lettera *c)*, condivide la considerazione del rappresentante del Governo per cui è necessario che il titolo di proprietà sia cartaceo. Segnala peraltro che l'osservazione è stata formulata in modo da fornire al Governo un'indicazione di massima per il superamento del ricorso a documenti cartacei, che si riferisce a tutta la restante documentazione.

Mario TULLO (PD) ritiene doveroso ringraziare il Presidente della Commissione per lo stimolo da lui impresso, già nel dibattito svolto nella precedente seduta a superare le criticità che in tale dibattito erano state evidenziate. Sottolinea peraltro che lo schema di regolamento in esame permette comunque di realizzare un grande progresso rispetto alle modalità con cui fino ad oggi è stato tenuto il registro di iscrizione delle unità da diporto e sono stati rilasciati i documenti di navigazione. Per tali ragioni preannuncia il

voto favorevole del proprio gruppo sulla proposta di parere in esame.

La Commissione approva la proposta di parere favorevole con condizione e osservazioni del relatore (*vedi allegato 5*).

La seduta termina alle 16.

AVVERTENZA

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

INTERROGAZIONI

5-02681 Bergamini: Modalità e tempi di applicazione del nuovo sistema di revisione periodica dei veicoli leggeri.

ALLEGATO 1

5-02054 Agostinelli: Mancata emanazione del decreto di nomina del presidente dell'Autorità portuale di Ancona e opportunità di procedere alle nomine dei presidenti delle Autorità portuali commissariate.**TESTO DELLA RISPOSTA**

A riscontro di quanto chiesto dagli Onorevoli Interroganti, ritengo utile ripercorrere gli elementi salienti afferenti alla vicenda in oggetto.

Il 23 marzo 2013 è scaduto il mandato del Presidente dell'Autorità portuale di Ancona, Avv. Luciano Canepa. Dall'8 maggio, decorso il periodo di *prorogatio*, l'Ente è stato affidato alla gestione di un Commissario straordinario, inizialmente individuato nella persona dello stesso Presidente uscente e, successivamente, terminato il previsto semestre commissariale, dal Sig. Rodolfo Giampieri; il nuovo Commissario straordinario dell'Ente è stato nominato con decreto 7 novembre 2013, n. 399, con decorrenza 9 novembre 2013 e per un periodo massimo di sei mesi, ovvero fino alla nomina del nuovo Presidente.

Per la nomina del nuovo Presidente dell'Autorità Portuale, il MIT ha dato avvio alle procedure previste dall'articolo 8, comma 1, della legge 84/1994, richiedendo agli Enti pubblici interessati di fornire i nominativi degli esperti tra i quali individuare il nuovo vertice dell'Ente in parola.

Gli Enti pubblici interessati hanno pertanto fornito le seguenti designazioni:

per la provincia, Rodolfo Giampieri;

per il comune di Ancona, Rodolfo Giampieri – Cristiano Lassandari;

per il comune di Falconara, Rodolfo Giampieri – Amos Benni – Giuseppe Guacci;

per la Camera di Commercio, Rodolfo Giampieri.

Acquisiti i nominativi, si è proceduto al completamento delle ulteriori fasi procedurali: è stato quindi proposto il nominativo del Sig. Rodolfo Giampieri ai fini dell'intesa da parte della regione, come prescritta dal citato articolo 8, comma 1.

Detta proposta è stata formalizzata alla regione Marche in data 8 novembre 2013, e da quest'ultima positivamente riscontrata con nota in pari data.

Preso atto, dunque, dell'assenso della regione e rilevata la necessità di provvedere al ripristino della normale amministrazione presso l'Ente portuale anconetano, si è proceduto, come prescritto dalla legge 24 gennaio 1978, n. 14, alla richiesta di parere alle competenti Commissioni Parlamentari di Camera e Senato, che si sono entrambe espresse favorevolmente nelle sedute del 4 dicembre 2013.

Purtuttavia, proprio presso le due Commissioni Parlamentari, il dibattito sulla nomina del vertice dell'Ente Portuale in oggetto si è incentrato sulla nota Sentenza del Consiglio di Stato n. 4768 del 26 settembre 2013 con cui l'Organo di Giustizia Amministrativa ha disposto l'annullamento del decreto 23 settembre 2011, n. 338, di nomina del dott. Piergiorgio Massidda a Presidente dell'Autorità portuale di Cagliari, rilevando, tra l'altro, che « i soggetti designati debbano necessariamente essere in possesso di una specifica qualificazione culturale, teorica e pratica nelle materie indicate dalla legge » ed aggiungendo che « in tale prospettiva, anche se l'articolo 8 della legge n. 84 del 28 gennaio 1994 non richiede né uno speci-

fico titolo di studio e né uno specifico percorso professionale di carattere giuridico o tecnico, economico eccetera è di norma necessario il possesso di una laurea connessa, affine, collegata o collegabile con la materia portuale per potersi definire esperto del settore».

Orbene, proprio per la situazione del porto di Ancona, le Commissioni Parlamentari, pur esprimendo concorde avviso sulla designazione del Sig. Rodolfo Giamperi, hanno fatto rilevare la carenza del titolo di studio (laurea) in capo al medesimo.

Tale ultima circostanza può essere dunque assunta a presupposto della ragionevole prudenza adottata successivamente all'acquisizione del parere parlamentare, considerato che — pur essendo preciso dovere dell'Amministrazione assicurare il buon andamento dell'Ente mediante la nomina degli organi ordinari — è altrettanto doveroso garantire, contestualmente, che i relativi provvedimenti siano salvaguardati da ogni possibile censura di legittimità e di merito, posto che, allo stato attuale, la sopra richiamata sentenza del Consiglio di Stato presenta margini di incertezza in ordine ai requisiti da prevedere per la nomina delle figure apicali degli Enti portuali e, conseguentemente, offre spunti a terzi per l'instaurazione di contenziosi dai tempi e dagli esiti imponderabili.

In ordine a tale ultimo aspetto, e riferendosi alla vicenda sopra accennata riguardante il dott. Massidda, è appena il caso di aggiungere che, proprio a seguito di denuncia presentata da un controinteressato, il Ministro Lupi è stato destinatario di specifico addebito penale per abuso d'ufficio, poi favorevolmente risolti innanzi al Tribunale dei Ministri di

Cagliari con il decreto di archiviazione, per carenza dei presupposti materiali e soggettivi, del 24 marzo scorso.

Va parimenti considerato che la Sentenza del Consiglio di Stato n. 4768/2013 estende i suoi effetti sulle restanti nomine presidenziali in itinere presso altre autorità portuali, alle quali non è dunque possibile dare corso senza che siano disponibili, anche a tutela dei soggetti candidati, elementi certi e definitivi sull'idoneità dei profili professionali e culturali necessari per assolvere il mandato di Presidente.

Proprio per sbloccare questa situazione di sostanziale *impasse* derivante dal pronunciamento della Magistratura Amministrativa sopra richiamato, le competenti strutture del MIT hanno inteso, per un verso, promuovere il giudizio della Corte di Cassazione avverso la richiamata Sentenza del Consiglio di Stato n. 4768/2013, per motivi attinenti alla giurisdizione (l'udienza è fissata per il 17 giugno p.v.) in modo da acquisire elementi di certezza in merito agli indirizzi del Giudice Amministrativo, e, per altra parte, hanno formulato apposito quesito (in corso di riscontro) all'Avvocatura Generale dello Stato per acquisire l'avviso in ordine alle linee di condotta da seguire in futuro per l'individuazione dei vertici delle Autorità Portuali.

In tale quadro, è di tutta evidenza che l'operato finora intrapreso dal MIT è diretto esclusivamente a perseguire i superiori principi costituzionali di buon andamento dell'azione amministrativa, in ragione dei quali si è ritenuto legittimamente di soprassedere dalla nomina del vertice dell'Autorità Portuale di Ancona, in attesa dei pronunciamenti sopra elencati.

ALLEGATO 2

5-02393 Mognato: Regolarità del subappalto nella gestione del servizio di handling cargo nell'aeroporto di Venezia.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riguardo all'interrogazione in argomento la società ENAC, interessata al riguardo, ha riferito che la società Lufthansa ha stipulato con la società FLE, appartenente al gruppo Argol Air Logistics, un contratto per lo svolgimento di attività di *handling* cargo presso l'Aeroporto di Venezia « Marco Polo » a partire dal 1° marzo 2014.

La società FLE, d'accordo con Lufthansa, ha poi ceduto, ex articolo 1406 c.c., il contratto anzidetto alla società Xpress, società di *handling* già in possesso della certificazione di idoneità rilasciata dall'ENAC per la prestazione di servizi di assistenza a terra presso l'Aeroporto di Venezia.

In via generale, evidenzio che, ai fini della prestazione di servizi di *handling* su uno specifico aeroporto, la società interessata deve ottenere dall'ENAC la certificazione di idoneità, dimostrando il possesso di determinati requisiti, anche se la stessa società ha già la certificazione di idoneità per lo svolgimento del servizio presso altro scalo, come prescritto dalla normativa ENAC in materia (Regolamento del 23 aprile 2012 « Certificazione dei prestatori di servizi aeroportuali di assistenza a terra » e Circolare APT02B).

La predetta normativa, peraltro, all'articolo 9 riconosce la possibilità di subappalto dei servizi di cui trattasi, subordinandola al rispetto di determinate condizioni, quali, ad esempio, che il subappaltante sia certificato per l'aeroporto dove sarà eseguito il servizio oggetto del contratto.

Infatti l'ENAC, Direzione Aeroportuale Nord Est e Direzione Sviluppo Aeroporti, riferisce di aver effettuato, nell'adempimento dei propri compiti istituzionali, le necessarie verifiche sulla regolarità dell'intera operazione appena sintetizzata, anche in contraddittorio con la società FLE, così come in precedenti casi analoghi riscontrati su altri aeroporti.

Al riguardo, preciso che l'ENAC, ai sensi dell'articolo 687 del Codice della Navigazione, è l'unica autorità di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile.

Infine, sul caso in esame posso riferire che, nelle relazioni che l'Ente presenta semestralmente al MIT ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo n. 18/1999, non vi è alcuna segnalazione su quanto riportato dall'Onorevole Interrogante circa la regolarità del ricorso al subappalto nella gestione del servizio di *handler* cargo a terra tra il vettore (Lufthansa), la società Argol e la società Xpress.

Pertanto, allo stato degli atti, il coinvolgimento della Xpress riguarderebbe soltanto l'indagine avviata dalla Procura di L'Aquila.

A tale riguardo, l'ENAC riferisce di essere stato coinvolto sulla questione solo nell'estate del 2012 a seguito dello svolgimento della predetta indagine in merito alla quale ha fornito una relazione inerente la documentazione relativa alla gara d'appalto per l'affidamento della gestione.

L'ENAC fa altresì presente di essere venuta a conoscenza dell'avvio di indagini a carico della Società Xpress solo informalmente attraverso notizie di stampa,

anche perché lo scalo abruzzese risulta di proprietà comunale e il comune stesso ha provveduto a bandire la gara d'appalto per l'affidamento della gestione dell'aeroporto.

In merito, il Ministero della giustizia ha evidenziato che il Procuratore della Repubblica presso il Tribunale di L'Aquila ha comunicato che presso detto Ufficio risulta iscritto, nei confronti dei componenti della commissione di gara per l'affidamento della gestione dell'Aeroporto dei Parchi «Giuliana Tamburro» di L'Aquila, un procedimento penale re-

lativo a reati contro la pubblica amministrazione e contro la fede pubblica che sarebbero stati commessi nel corso della indicata procedura, conclusasi con l'affidamento della gestione dell'aeroporto al raggruppamento temporaneo di imprese costituito dalla società Xpress e dal Consorzio Innovative Solution Italy. Il Procuratore della Repubblica di L'Aquila ha altresì comunicato che, in ordine a detto procedimento, è in corso di notifica l'avviso di conclusione delle indagini preliminari, ai sensi dell'articolo 415-*bis* c.p.p.

ALLEGATO 3

5-02394 Lenzi: Circolazione dei veicoli al servizio di persone invalide sulle corsie riservate ai mezzi pubblici.**TESTO DELLA RISPOSTA**

L'Onorevole interrogante evidenzia il delicato problema della possibilità di circolazione delle persone diversamente abili.

Al riguardo, come del resto citato dall'Onorevole interrogante, faccio presente che il decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n. 503, all'articolo 11, comma 4, recita: « Per i percorsi preferenziali o le corsie preferenziali riservati oltre che ai mezzi di trasporto pubblico collettivo anche ai taxi, la circolazione deve intendersi consentita anche ai veicoli al servizio di persone invalide detentrici dello speciale contrassegno di cui all'articolo 12 ».

Tuttavia, il decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Codice della Strada), all'articolo 7, comma 1, lettera *a*), lascia ampi poteri agli enti proprietari della strada, i quali, con apposita ordinanza, possono riservare corsie stradali a determinate categorie di veicoli.

Ciò premesso, debbo rilevare che nel caso di specie l'Ente Territoriale, nell'am-

bito del proprio potere discrezionale, ha voluto riservare la corsia ai soli mezzi di trasporto pubblico collettivo, e non ai taxi; pertanto, ai sensi dell'articolo 11, comma 4, del sopra citato decreto del Presidente della Repubblica, restano esclusi anche i veicoli al servizio dei diversamente abili.

In tale quadro, pur prendendosi atto delle pronunce giurisprudenziali richiamate dall'Onorevole interrogante e pur comprendendo appieno il disagio sofferto dai genitori del bambino disabile, nello spirito di voler garantire la maggiore mobilità possibile ai cittadini affetti da handicap, risulta evidente che la contestazione della polizia locale del comune di Valeggio sul Mincio si sia basata su una interpretazione strettamente letterale della norma. È stata investita la competente Direzione del Ministero per valutare l'opportunità di emanare un'eventuale circolare interpretativa.

ALLEGATO 4

5-02692 Aiello: Modalità di reclutamento del personale da parte dell'Autorità portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In riferimento a quanto segnalato dall'Onorevole interrogante ritengo opportuno inquadrare giuridicamente il contesto di riferimento.

Il settore portuale è a tutt'oggi disciplinato dalla legge 28 gennaio 1994, n. 84, con la quale, tra l'altro, sono state istituite le autorità portuali. La legge n. 84 ha previsto all'articolo 6, comma 2 e all'articolo 10, comma 6 la non applicabilità delle disposizioni contenute nel decreto legislativo n. 29 del 1993, ora interamente sostituito dal decreto legislativo n. 165 del 2001 recante le norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche, e l'assoggettabilità al codice civile del rapporto di lavoro dei dipendenti delle autorità portuali, nonché la sua regolamentazione tramite apposito Contratto collettivo nazionale di lavoro, che è quello dei lavoratori portuali.

Ciò ha finora portato a ritenere che, pur essendo le autorità portuali enti con personalità giuridica di diritto pubblico e più specificatamente enti pubblici non economici, la legge n. 84 rappresentasse attuazione della riserva di legge sancito dall'articolo 97, comma 3, della Costituzione circa la possibilità di derogare, se appunto previsto da apposita norma di legge, all'obbligo di assunzione mediante concorso nelle pubbliche amministrazioni.

Il citato articolo 10, comma 6 della legge n. 84 del 1994 stabilisce che il rapporto di lavoro del personale delle autorità portuali è regolato dai contratti collettivi nazionali di lavoro, i quali sono stipulati da ASSOPORTI, cioè dall'Associazione

rappresentativa delle autorità portuali per la parte datoriale, e dalle organizzazioni sindacali nazionali, maggiormente rappresentative, per il personale delle autorità portuali, quale parte sindacale, sulla base di criteri generali stabiliti con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione del 7 ottobre 1996.

Di conseguenza, il rapporto di lavoro dei dipendenti delle autorità portuali è attualmente regolato dal Contratto collettivo nazionale di lavoro stipulato nel 2008 per il periodo 1° gennaio 2009/31 dicembre 2012, tuttora vigente. Il Contratto, all'articolo 2 « Assunzione e documenti », prevede una specifica Nota aggiuntiva per le sole autorità portuali in base alla quale le assunzioni di personale sono effettuate in conformità con le vigenti disposizioni di legge in materia di impiego privato.

La citata Nota aggiuntiva specifica che l'assunzione di personale può aver luogo mediante selezione per titoli e/o esami, ovvero per chiamata diretta in caso di particolari esigenze, avuto riguardo alle caratteristiche professionali e alle specificità delle funzioni da coprire, con criteri aziendalmente stabiliti. A tal fine, tenuto conto dei posti da ricoprire, viene attribuito all'ente il compito di fissare, di volta in volta, le condizioni e le modalità delle assunzioni, sulle quali verranno informati i sindacati, nonché, nel caso di assunzione mediante selezione, la pubblicità da darsi all'avviso di ricerca del personale. In tale ultimo caso questa potrà essere svolta direttamente dall'Ente mediante strutture esterne specializzate.

Quanto al personale dirigenziale delle autorità portuali il CCNL a cui si fa riferimento non prevede norme specifiche sull'assunzione dei dirigenti, ma stabilisce all'articolo 4.2 «Quadro delle Autorità portuali» che per la copertura dei posti da dirigente disponibili o resisi vacanti o determinati da esigenze organizzative prima di procedere ad assunzioni, l'ente può valutare se all'interno dell'organico della categoria quadri esistano esperienze, con particolare riguardo a quelle maturate nel settore da ricoprire, professionalità e requisiti adeguati che possano essere presi in considerazione per tale fine.

Tra l'altro, la non applicabilità del decreto legislativo n. 165 del 2001 è stata confermata già in passato, come anche affermato dal Dipartimento della funzione pubblica della Presidenza del Consiglio dei ministri: «le Autorità portuali hanno personalità giuridica di diritto pubblico, contrassegnata da forte autonomia amministrativa, di bilancio e finanziaria».

In particolare, nel corso del 2005, a seguito della Legge finanziaria che vietava alle amministrazioni pubbliche, tra cui gli enti pubblici non economici, l'assunzione di personale a tempo indeterminato, la stessa Funzione pubblica dichiarava che: «le Autorità portuali, avendo possibilità di autofinanziarsi mediante la riscossione dei canoni e tasse portuali, sono in grado di fronteggiare le proprie esigenze istituzionali con l'assunzione di personale, la cui spesa non comporterebbe un aggravio a carico del bilancio dello Stato», orientamento confermato, poi, dal MEF.

Anche l'Avvocatura distrettuale di Reggio Calabria, interpellata nel 2012 dall'Autorità portuale di Gioia Tauro riguardo alle modalità di stabilizzazione del personale assunto con contratto a tempo determinato, ha affermato che, a prescindere dalla natura dell'ente, «deve escludersi che ai rapporti di lavoro dei dipendenti si applichino le disposizioni previste dal decreto legislativo n. 165/2001 e ciò in virtù delle norme sopra richiamate (ossia quelle della legge n. 84/1994) che dettano chiaramente per le Autorità portuali una disciplina speciale,

che fa eccezione alle regole generali contenute nel decreto legislativo 165/2001 (articolo 14 delle preleggi)».

In tale parere, richiamando anche un precedente atto consultivo del 2011 dell'Avvocatura generale dello Stato nel quale si afferma l'inapplicabilità del decreto legislativo n. 165/2001 ai dipendenti delle autorità portuali, l'Avvocatura distrettuale, prendendo atto della diversità delle opinioni espresse sull'applicabilità del suddetto decreto legislativo, ha ritenuto che «ai sensi del combinato disposto degli articoli 6, comma 2 e 10, comma 6 della legge n. 84 del 1994, le modalità di assunzione e i relativi criteri oggettivi per la selezione del personale delle Autorità portuali sono disciplinati dalle norme di diritto privato e dai contratti collettivi di settore, così come espressamente previsto dagli articoli 2 e 4 del decreto ministeriale 7 ottobre 1996, emanato ai sensi dell'articolo 10, comma 6 della legge n. 84 del 1994 e successive modifiche».

Nel quadro sopra descritto, il MIT, in occasione dell'approvazione delle delibere del Comitato portuale dell'Autorità portuale di Civitavecchia relative all'ampliamento della dotazione organica dell'Ente, ha sempre richiamato detto Ente al rispetto delle disposizioni generali in tema di assunzione del personale nelle pubbliche amministrazioni mediante selezione pubblica, al fine di individuare i candidati più idonei, in ragione dei posti da ricoprire, nel rispetto dei principi di trasparenza e massima partecipazione.

Faccio presente, inoltre, che, a seguito di esplicita richiesta formulata dagli uffici del MIT ad ASSOPORTI, al fine di rendere più trasparente il procedimento di selezione del personale, sia esso impiegatizio che dirigenziale, l'Associazione medesima ha stilato nel 2013 le «Linee guida sulla costituzione del rapporto di lavoro del personale dipendente». In tale documento vengono definite:

le modalità di pubblicizzazione del bando di selezione attraverso estratti del bando di concorso su almeno una testata nazionale e una locale ovvero attraverso la pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale* e sul

BUR che rimandino al sito internet dell'autorità portuale e della medesima Associazione e dove poter scaricare il bando di selezione nel quale sono indicati i posti disponibili;

le tipologie di assunzione, cioè se a tempo determinato – e in tal caso se si tratta di sostituzione per particolari esigenze temporanee e senza possibilità di rinnovo – o se a tempo indeterminato;

i requisiti richiesti per la posizione da ricoprire (titoli, esperienza professionale);

i criteri di valutazione con l'indicazione dei punteggi da dare ai titoli richiesti e, se è prevista una preselezione, il termine di presentazione della domanda di partecipazione alla selezione.

Per quanto riguarda le assunzioni per chiamata diretta, nelle suddette «Linee guida» si afferma che tale modalità va utilizzata in relazione alla specificità del ruolo da ricoprire e alla particolare professionalità del candidato (ad es. per le assunzioni di personale cosiddetto di fiducia del vertice dell'Ente, legato cioè al mandato temporale del Presidente).

Vale la pena inoltre considerare che l'ambito di esercizio dei poteri di vigilanza del MIT si concretizza nell'approvazione delle delibere relative al bilancio di previsione e alle eventuali note di variazione, al conto consuntivo e alla determinazione dell'organico della Segreteria tecnico-operativa.

La verifica sulla gestione delle autorità portuali è esercitata, invece, in primo luogo dal collegio dei revisori che, quale organo dell'Ente, provvede al riscontro degli atti di gestione (articolo 11, comma 3 lettera a) della legge 84/1994), quindi dall'ispettorato generale di finanza del MEF che, come previsto dall'articolo 9, comma 1, lettera a) del decreto del Presidente della Repubblica n. 43/2008, ha tra i suoi compiti l'attività ispettiva sulla regolarità e proficuità della gestione amministrativo-contabile delle pubbliche amministrazioni, enti ed organismi pubblici,

in particolare attraverso i Servizi ispettivi centrali di finanza pubblica. Un ulteriore intervento sulla verifica della gestione è infine svolto dalla Corte dei conti che, nell'ambito delle funzioni ad essa attribuite sull'attività di controllo sul rendiconto della gestione finanziaria dall'articolo 6, comma 4, della legge n. 84/1994, come sostituito con l'articolo 8-bis, comma 1, lettera c) del decreto-legge 30 dicembre 1987, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30, esamina anche il personale degli enti, la relativa pianta organica ed i costi.

Nessuno dei suddetti soggetti preposti al controllo sulla gestione delle autorità portuali ha, però, mai evidenziato che le modalità di reclutamento del personale, individuate dall'articolo 2 del CCNL in parola, in particolare quella per chiamata diretta, fossero contrarie alla normativa vigente in materia di assunzioni nelle pubbliche amministrazioni. Piuttosto, i collegi dei revisori dei conti hanno sempre richiamato gli enti all'osservanza delle procedure previste dalla normativa vigente per la selezione del personale assunto, come nei casi in cui, ad esempio, in carenza di personale, si è fatto ricorso all'istituto del lavoro a progetto previsto dal decreto legislativo n. 276/2003 o all'inquadramento al livello superiore del personale utilizzando la procedura conciliativa con l'interessato che rivendicava l'avvenuto consolidato esercizio di funzioni superiori.

In particolare, relativamente alle assunzioni per chiamata diretta la Corte dei conti, nella determinazione n. 74 del 2007 sulla gestione dell'Autorità portuale di Napoli, pur evidenziando la necessità che tale tipologia assuntiva fosse contenuta al massimo e limitata a specifiche esigenze, ha ammesso, implicitamente, la possibilità di farvi ricorso, tanto che la Procura regionale campana della Corte dei conti ha proceduto all'archiviazione delle indagini disposte sulle assunzioni per chiamata diretta operate da detta Autorità.

Come sopra accennato, anche l'Avvocatura distrettuale di Reggio Calabria, in un parere reso all'Autorità portuale di

Gioia Tauro sull'assunzione per chiamata diretta ha affermato, riferendosi tra l'altro al principio sancito dall'articolo 97, comma 3 della Costituzione, che essa può essere utilizzata, sia pur in casi eccezionali, quando sia necessario acquisire specifiche professionalità in relazione a particolari settori in cui si esplica l'attività dell'Autorità portuale non utilmente o difficilmente reperibili con gli ordinari strumenti di selezione del personale.

Del resto, secondo la giurisprudenza costituzionale (sentenze n. 225/2010, n. 9/2010, n. 215/2009 e n.363/2006) «... il principio del pubblico concorso per l'accesso agli impieghi nelle pubbliche amministrazioni può andare incontro a deroghe ed eccezioni delimitate in modo rigoroso... in particolare è indispensabile che le eccezioni al principio del pubblico concorso siano numericamente contenute in percentuali limitate, rispetto alla globalità delle assunzioni poste in essere dall'amministrazione; che l'assunzione corrisponda a una specifica necessità funzionale dell'amministrazione e, soprattutto, che siano previsti adeguati accorgimenti per assicurare comunque che il personale assunto abbia la professionalità necessaria allo svolgimento dell'incarico...».

È pur vero, però, che la natura giuridica di ente pubblico non economico delle autorità portuali ha condotto talora il giudice amministrativo a ritenere che dovesse essere utilizzato lo strumento del concorso pubblico per procedere alla selezione del personale (sentenza TAR Catania n. 2251/2009 del 28 dicembre 2009, confermata dal Consiglio di Giustizia amministrativa per la regione siciliana con sentenza n. 134/2011 del 16 febbraio 2011).

E solo di recente la Corte dei conti – Sezione del controllo sugli enti, nella determina n. 39/2013 sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Autorità portuale di Messina per gli anni 2009/2011, richiamando tali sentenze, ha sottolineato che l'Ente «è tenuto a rispettare la regolamentazione pubblicitica del decreto legislativo n. 165/2001, come derivante dai principi di traspa-

renza, pubblicità e imparzialità di natura comunitaria, nonché riconducibile al dettato costituzionale; ciò in conformità con la giurisprudenza amministrativa più recente ed a prescindere dalla peculiarità del rapporto di lavoro dei dipendenti delle Autorità portuali».

Corre inoltre l'obbligo di segnalare che non risultano segnalazioni sui costi del personale dell'Autorità portuale di Civitavecchia da parte del Collegio dei revisori dei conti e della Corte dei conti nelle sue relazioni sull'attività di controllo sul rendiconto della gestione finanziaria dell'Ente.

Per quanto riguarda invece la questione relativa all'attività ispettiva di competenza dei pertinenti Servizi della Ragioneria Generale dello Stato, la maggior parte dei rilievi a suo tempo formulati risulta essere stata superata, avendo l'Autorità portuale introdotto i correttivi richiesti in sede ispettiva o comunque sospeso l'erogazione degli importi ritenuti non coerenti con la normativa in vigore.

Come riportato nell'interrogazione in esame, la Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento della Funzione pubblica ha richiesto al MEF – Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato – Ispettorato generale di finanza – Servizi ispettivi di finanza pubblica, di avviare una ulteriore e più puntuale ispezione sulle modalità di reclutamento del personale presso l'Autorità portuale di Civitavecchia, stante la complessità della fattispecie e l'opportunità di accertarla e approfondirla anche in termini dimensionali rispetto alle altre autorità portuali, mentre il MIT ha avviato una verifica circa le procedure poste in essere dalle autorità portuali relativamente all'assunzione di personale, con particolare riferimento alla conformità all'impianto normativo attualmente applicabile, al fine di cogliere eventuali criticità o difformità rispetto alla normativa vigente.

Sono state, quindi, acquisite dalle autorità portuali informazioni circa le modalità di assunzione del personale e la relativa documentazione e nel caso di chiamata diretta, la specificazione delle

professionalità per le quali si è deciso di utilizzare tale tipologia di reclutamento anziché l'assunzione pubblica.

Dalla verifica condotta, e in attesa degli esiti dell'attività ispettiva che sta conducendo il Servizio ispettivo del MEF, può sinteticamente rilevarsi che le autorità portuali hanno applicato in tema di assunzioni del personale le disposizioni contenute nel citato articolo 2 del CCNL dei lavoratori dei porti. Dette assunzioni sono state svolte principalmente attraverso selezione pubblica, mediante diverse forme di pubblicità: pubblicazione del bando nel proprio sito internet, su giornali a tiratura nazionale e locale, su siti specializzati in assunzioni, sull'Albo pretorio del comune e della regione di riferimento, sul sito di società di selezione scelte mediante gara ad evidenza pubblica.

Nel caso di chiamata diretta, i cui numeri appaiono mediamente esigui rispetto alla complessiva dotazione organica, ma cionondimeno significativi, si è trattato per lo più di soggetti provenienti dalle Capitanerie di porto o da altre amministrazioni pubbliche, per funzioni particolari, quali il controllo nel settore del demanio marittimo, nel settore dei servizi tecnico-nautici e di security portuale, attività cioè che necessitano di personale già in possesso di esplicita e comprovata esperienza e professionalità. In altri casi, dettati da urgenza e necessità per sopperire a carenze di organico in servizi essenziali dell'ente, si è fatto ricorso a contratti a tempo determinato. In alcuni casi detti contratti, come previsto dal CCNL, sono stati trasformati in contratti a tempo indeterminato.

Alla luce di quanto sopra rappresentato, non può non evidenziarsi come la questione si presenti alquanto complessa sul piano della concreta applicazione del CCNL e ciò è dimostrato anche dalla non piena omogeneità delle posizioni assunte, ad oggi, sia dagli organi di controllo, sia dall'Avvocatura dello Stato, all'uopo interessata, sia ancora dalla magistratura amministrativa e costituzionale.

Quanto ai possibili interventi che possono essere posti in essere per censurare

eventuali violazioni ed assicurare il pieno rispetto della vigente normativa, faccio presente che il MIT, a seguito di specifico incontro con rappresentanti del Dipartimento della funzione pubblica e del MEF, ha concordato sulla necessità di dare una ancor più chiara linea di indirizzo in tema di assunzioni del personale delle autorità portuali, tenuto conto della personalità giuridica di diritto pubblico, contrassegnata da forte autonomia amministrativa, di bilancio e finanziaria e con possibilità di autofinanziarsi mediante la riscossione di canoni e tasse portuali e quindi in grado di fronteggiare le proprie esigenze istituzionali con l'assunzione di personale, la cui spesa non comporta dunque un aggravio a carico del bilancio dello Stato.

In particolare, partendo dalle «Linee guida» elaborate da Assoporti, sarà cura dei competenti uffici del MIT ridefinire quanto prima nuove indicazioni in tema di assunzione del personale delle autorità portuali con l'obiettivo di far sì che le stesse si attengano rigorosamente alla vigente disciplina delle assunzioni, soprattutto, per quanto concerne gli eccezionali casi di assunzioni per chiamata diretta, conformemente agli indirizzi da ultimo formulati dal Dipartimento della funzione pubblica.

L'intera disciplina potrà comunque formare oggetto di razionalizzazione nel provvedimento di riordino della struttura organizzativa portuale e logistica nazionale, in fase di avanzata definizione: in detta sede potranno infatti essere compiutamente forniti i diversi contributi destinati ad introdurre nel sistema di assunzione del personale delle autorità portuali assetti compiutamente definiti rispetto al vigente impianto giuridico.

In tale contesto le argomentazioni del Dipartimento della funzione pubblica potranno trovare il corretto posizionamento, considerato che per la portata delle conclusioni cui è giunto il suddetto Dipartimento, a fronte dell'innegabile complessità della fattispecie e delle molteplici posizioni interpretative finora registrate, le stesse necessitano di un'univoca interpretazione eventualmente anche di natura legislativa.

Quanto ai costi medi per dipendente, cui l'Onorevole interrogante fa riferimento, le differenze riscontrate derivano presumibilmente da determinazioni assunte dalle autorità portuali, nella loro piena autonomia e nel rispetto di quanto previsto nel CCNL in sede di contrattazione decentrata.

Sebbene la diversità, talora marcata, del trattamento economico del personale appaia discutibile sul piano sostanziale e quantunque il MIT ritenga che anche per essa debba essere posta una regola ed un limite sul piano normativo, che potrà in ogni caso essere ricercata, come sopra osservato, in occasione del processo di riforma del settore, purtuttavia non sembra in alcun modo configurabile, in detta diversità, una censurabile violazione del quadro legislativo che regola la materia.

In relazione alla segnalazione di numerosi incarichi di assistenza al RUP per la realizzazione di opere infrastrutturali, sono ancora in corso i relativi accertamenti, soprattutto da parte dell'ispettorato generale di finanza, per cui elementi concreti di giudizio al riguardo potranno essere forniti in seguito all'esito delle predette verifiche.

Sempre sulla scorta degli esiti degli accertamenti in corso, il MIT valuterà se sussistano i presupposti per attivare la procedura di segnalazione alla Procura della Corte dei conti di eventuali comportamenti idonei a generare ipotesi di danno erariale: allo stato attuale, salvo l'emergere di diversi elementi di fatto, sembrerebbero peraltro non sussistere gli estremi del danno erariale, posto che i soggetti assunti hanno comunque prestato la loro attività

lavorativa e in relazione ad essa hanno ricevuto il corrispettivo delle loro prestazioni professionali.

Pertanto, con riferimento a quanto richiesto dall'Onorevole interrogante, come poc'anzi evidenziato, sono in atto accertamenti e verifiche per individuare l'eventuale sussistenza di comportamenti censurabili all'interno dell'Autorità portuale di Civitavecchia.

Giova tuttavia precisare che eventuali « procedimenti disciplinari » nei confronti del vertice dell'Ente non possono trovare applicazione alla persona del Presidente in quanto non dipendente del Ministero. Mentre, eventuali sanzioni nei confronti dei dirigenti dell'Autorità sono rimesse all'apprezzamento e alla valutazione dei competenti organi dell'Ente stesso.

Nei confronti del Presidente di un'autorità portuale è prevista la possibilità, negli specifici e tassativi casi di cui all'articolo 7, comma 3, della legge n. 84/94, di disporre la revoca del mandato (con scioglimento contestuale del comitato portuale e nomina di un apposito commissario straordinario).

Fuori dai predetti casi, la revoca dell'incarico ed il commissariamento potrebbero – in via del tutto eccezionale – essere disposti qualora nell'amministrazione dell'ente venisse riscontrata una diffusa, marcata e grave situazione di cattiva gestione complessiva, tale da compromettere in maniera determinante la funzionalità ed efficienza dell'ente stesso e creare conseguentemente nocuo all'attività del porto ed al suo sviluppo, situazione che, allo stato, fatto salvo l'eventuale diverso esito degli ulteriori accertamenti in corso, non risulta sussistere nel caso di specie.

ALLEGATO 5

Schema di decreto del Presidente della Repubblica concernente regolamento recante norme per l'attuazione del sistema telematico centrale della nautica da diporto (Atto n. 96).

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato lo schema di decreto del Presidente della Repubblica concernente regolamento recante norme per l'attuazione del sistema telematico centrale della nautica da diporto (Atto n. 96);

premesso che:

le finalità dello schema in oggetto appaiono pienamente condivisibili, dal momento che, rispondendo a quanto atteso da tempo dagli operatori del settore, l'atto in esame permette di superare il sistema cartaceo finora in uso relativo alla tenuta dei registri di iscrizione delle unità da diporto e al rilascio dei documenti di navigazione, sostituendolo con un sistema informatizzato, mediante la realizzazione del sistema telematico centrale della nautica da diporto, costituito dall'Archivio telematico centrale delle unità da diporto, dall'Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto e dallo Sportello telematico del diportista, con l'effetto di semplificare gli adempimenti previsti e ridurre i costi;

proprio in relazione alle finalità di semplificazione degli adempimenti e riduzione dei costi, si evidenzia l'opportunità che in fase di attuazione siano adottate tutte le misure volte ad eliminare quanto più rapidamente possibile il ricorso ai documenti cartacei, ad assicurare la completa disponibilità *on line* della moduliistica di cui all'articolo 7 dello schema in esame, a permettere lo svolgimento in via

interamente informatizzata delle procedure di iscrizione, trascrizione e annotazione degli atti relativi alle unità da diporto soggetti a pubblicità e di rilascio dei documenti di navigazione e a consentire il più agevole e ampio accesso a tali procedure, nonché ai dati contenuti nell'Archivio telematico centrale delle unità da diporto;

rispetto a tali obiettivi risulta altresì essenziale, nella fase attuativa, assumere tutte le iniziative finalizzate ad adeguare progressivamente le modalità di funzionamento del sistema telematico centrale della nautica da diporto, di tenuta del pubblico registro delle unità da diporto e di rilascio dei documenti di navigazione ai principi recati dal codice dell'amministrazione digitale, di cui al decreto legislativo n. 82 del 2005, e successive modificazioni, con particolare riferimento ai principi di interoperabilità e cooperazione applicativa, utilizzando soluzioni che permettano di beneficiare pienamente degli sviluppi tecnologici che hanno caratterizzato il settore informatico; ciò consentirà infatti ulteriori e notevoli progressi nella semplificazione degli adempimenti e nel contenimento dei relativi costi, sia quelli di gestione del sistema, a carico della pubblica amministrazione, sia quelli relativi allo svolgimento delle procedure previste dalla legge, a carico delle imprese di costruzione e produzione e degli acquirenti delle unità da diporto;

appare altresì assolutamente opportuno assicurare il coordinamento nor-

mativo tra le disposizioni contenute nello schema di regolamento di delegificazione in oggetto e il codice della nautica da diporto, di cui al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, al fine di evitare che il mantenimento nel testo del codice di disposizioni che fanno riferimento alle procedure cartacee possa giustificare il persistere del ricorso a tali procedure;

sotto questo profilo non appare condivisibile l'osservazione contenuta nel parere del Consiglio di Stato di sopprimere il comma 1 dell'articolo 11 dello schema in esame; occorre infatti rilevare che, se la disposizione con cui si autorizza l'adozione del regolamento di delegificazione (comma 219 dell'articolo 1 della legge n. 228 del 2012, legge di stabilità 2013) reca un riferimento non pertinente a modifiche dell'articolo 3, comma 1, lettere *b*) e *c*) del codice, che contengono esclusivamente le definizioni di « nave da diporto » e « imbarcazione da diporto », la medesima disposizione individua altresì l'ambito materiale dell'intervento di modifica delle norme dettate dalla legge nelle norme che intervengono in materia di registri e licenza di navigazione e delle correlate disposizioni amministrative; occorre pertanto ritenere conseguenti a tale individuazione materiale le modifiche del testo vigente del codice della nautica da diporto, recate dal comma 1 dell'articolo 11 dello schema in esame, finalizzate a rendere coerente il codice della nautica da diporto con l'istituzione e l'attuazione del sistema telematico centrale della nautica da diporto;

con riferimento alle disposizioni di legge che hanno autorizzato l'adozione del regolamento in esame, si può altresì segnalare che il comma 217 del citato articolo 1 della legge di stabilità 2013 ha previsto che il sistema telematico centrale della nautica da diporto includa l'Archivio telematico centrale e lo Sportello telematico del diportista; risulta pertanto opportuno, come già indicato nel parere del Consiglio di Stato, prevedere che l'Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto, di cui all'articolo 4 dello schema

di regolamento in esame, non espressamente contemplato dalla norma primaria, sia istituito presso l'Archivio telematico centrale delle unità da diporto;

relativamente alle disposizioni di cui al comma 2, lettera *b*), dell'articolo 3, al comma 2 dell'articolo 8 e al comma 5 dell'articolo 12 dello schema in esame, appare opportuno mantenere la formulazione che prevede, per quanto concerne la trasmissione dei dati tecnici, il rilascio della dichiarazione di costruzione e importazione e le comunicazioni con finalità antifrode, il riferimento alle associazioni dei costruttori e importatori maggiormente rappresentative sul piano nazionale, senza introdurre il riferimento ai distributori, sebbene quest'ultimo sia contenuto nella norma primaria (comma 220 dell'articolo 1 della legge di stabilità 2013); nel settore i distributori rappresentano infatti i soggetti che effettuano le operazioni di vendita al dettaglio, e che, pertanto, svolgono un'attività non rilevante rispetto alle operazioni previste dalle disposizioni in questione,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con la seguente condizione:

mantenere il comma 1 dell'articolo 11 dello schema di regolamento in esame, al fine di assicurare il pieno coordinamento della normativa dettata dal codice della nautica da diporto, di cui di cui al decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, con la disciplina del sistema telematico centrale della nautica da diporto, di cui allo schema di regolamento di delegificazione in esame;

e con le seguenti osservazioni:

a) con riferimento alle disposizioni di cui al comma 2, lettera *b*), dell'articolo 3, al comma 2 dell'articolo 8 e al comma 5 dell'articolo 12, il Governo, sulla base delle motivazioni illustrate in premessa, mantenga la formulazione che si riferisce alle « associazioni dei costruttori e importatori

maggiormente rappresentative sul piano nazionale », sebbene la norma primaria faccia riferimento alle « associazioni nazionali dei costruttori, importatori e distributori di unità da diporto »;

b) con riferimento al comma 1 dell'articolo 4, valuti il Governo l'opportunità di prevedere che l'Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto sia istituito presso l'Archivio telematico centrale delle unità da diporto;

c) in fase di attuazione della disciplina del sistema telematico centrale della nautica da diporto, di cui allo schema di regolamento in esame, si adottino tutte le misure utili ad eliminare quanto più rapidamente possibile il ricorso ai documenti cartacei, ad assicurare la disponibilità *on line* della modulistica di cui

all'articolo 7 dello schema in esame, a facilitare lo svolgimento in via informatizzata delle procedure di iscrizione, trascrizione e annotazione degli atti relativi alle unità da diporto soggetti a pubblicità e di rilascio dei documenti di navigazione, a consentire il più agevole e ampio accesso a tali procedure, nonché ai dati contenuti nell'archivio telematico delle unità da diporto, e, più in generale, ad adeguare progressivamente le modalità di funzionamento del sistema, di tenuta del pubblico registro delle unità da diporto e di rilascio dei documenti di navigazione ai principi recati dal codice dell'amministrazione digitale, di cui al decreto legislativo n. 82 del 2005, e successive modificazioni, con particolare riferimento ai principi di interoperabilità e cooperazione applicativa.