

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI:

5-07070 Businarolo: Possibili conseguenze sull'efficienza del porto di Ancona derivanti dai limiti operativi e dall'inagibilità di alcune banchine	115
<i>ALLEGATO 1 (Testo della risposta)</i>	122
5-08614 Capezzone: Cessione della quota di partecipazione dell'Autorità portuale di Venezia nella società terminalista Venezia Terminal Passeggeri, con particolare riguardo al diritto di prelazione spettante alla società Veneto Sviluppo	116
<i>ALLEGATO 2 (Testo della risposta)</i>	123

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di aggiornamento per l'anno 2015 del contratto di programma 2012-2016 – parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la società Rete ferroviaria italiana Spa. Atto n. 299 (<i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio</i>)	117
---	-----

SEDE CONSULTIVA:

Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea – legge europea 2015-2016. C. 3821 Governo, approvato dal Senato (Parere alla XIV Commissione) (<i>Esame e rinvio</i>)	117
---	-----

INTERROGAZIONI

Martedì 7 giugno 2016. — 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.

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.

5-07070 Businarolo: Possibili conseguenze sull'efficienza del porto di Ancona derivanti dai limiti operativi e dall'inagibilità di alcune banchine.

Mirella LIUZZI (M5S), in accordo con la presentatrice, 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*).

Mirella LIUZZI (M5S), replicando in qualità di cofirmataria, si dichiara insoddisfatta della risposta, soprattutto in relazione a quanto riportato dal sottosegretario in ordine alla banchina n. 26. Osserva in via generale che, come evidenziato nella relazione presentata al comitato portuale, l'operatività del porto commerciale di Ancona, per quanto riguarda la movimentazione delle merci alla rinfusa e i *container*, presenta evidenti e molteplici criticità. Rileva, infatti, che tali tipologie di merci possono essere movimentate esclusivamente nelle banchine 22, 23, 24 e 26, ma che la prima risulta inagibile, la seconda e

la terza presentano limiti operativi consistenti e l'ultima, entrata in funzione lo scorso anno, è priva dell'impianto idrico in grado di alimentare gli impianti antincendio e di ottemperare alle esigenze di rifornimento idrico delle navi che vi attraccano. Sottolinea che nel porto di Ancona gli incendi non costituiscono episodi occasionali, come dimostra l'incendio verificatosi lo scorso 2 giugno, che ha distrutto un muletto e danneggiato due *container* depositati nelle vicinanze. Ritiene pertanto necessario e indispensabile che anche la banchina n. 26 venga dotata quanto prima dell'impianto idrico.

Giudica opportuno infine che il Ministero promuova un'ispezione al Porto di Ancona per verificare lo stato dell'infrastruttura e valutare i comportamenti dell'Autorità portuale e marittima sulla imprescindibile sicurezza dello scalo, sul quale lo scorso anno si è anche sviluppato un incendio sul piazzale, per fortuna senza conseguenze per le persone.

5-08614 Capezzone: Cessione della quota di partecipazione dell'Autorità portuale di Venezia nella società terminalista Venezia Terminal Passeggeri, con particolare riguardo al diritto di prelazione spettante alla società Veneto Sviluppo.

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

Daniele CAPEZZONE (Misto-CR), replicando, nel ringraziare il sottosegretario per la sua personale cortesia, si ritiene del tutto insoddisfatto della risposta da questi resa, che costituisce una mera descrizione dei fatti occorsi, peraltro già noti, e delle procedure avviate, ai sensi della normativa vigente, dall'Autorità portuale di Venezia, per superare il triplice ruolo di regolatore, concedente e azionista di maggioranza. Ricorda che, a fronte dell'offerta pervenuta da soggetti privati, la regione Veneto ha esercitato il proprio diritto di prelazione, destinando a tale finalità risorse pubbliche che chiaramente verranno sot-

tratte ad altre finalità a suo giudizio più rilevanti per i cittadini. Osserva tuttavia che l'interrogazione era mirata a conoscere la posizione politica del Governo rispetto a quanto accaduto, sia in ordine all'utilizzo di ingenti risorse pubbliche per tale finalità, potendosi in tal modo determinare un danno erariale per i cittadini veneti, sia anche rispetto al fatto che in tal modo la regione Veneto si verrà a trovare nella medesima situazione che si è deciso di superare per l'Autorità portuale, ossia di soggetto regolatore, concedente e proprietario. Ritiene che il Governo non abbia espresso nella risposta alcuna posizione politica, non chiarendo le motivazioni sottostanti alla tesi che a garantire un interesse pubblico debba essere un soggetto pubblico e quelle relative alla necessità di non consentire ad un medesimo soggetto di assumere contemporaneamente i tre ruoli precedentemente ricordati. Giudica pertanto discutibile il comportamento della regione Veneto e le modalità richiamate di utilizzo di risorse pubbliche, ma ancora più discutibile l'atteggiamento del Governo che non esprime, come richiesto da un atto di sindacato ispettivo presentato da un parlamentare dell'opposizione, una posizione politica chiara.

Michele Pompeo META, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 15.30.

ATTI DEL GOVERNO

Martedì 7 giugno 2016. — 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 15.30.

Schema di aggiornamento per l'anno 2015 del contratto di programma 2012-2016 – parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la società Rete ferroviaria italiana Spa.

Atto n. 299.

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

La Commissione prosegue l'esame dello schema di aggiornamento all'ordine del giorno, rinviato da ultimo nella seduta del 24 maggio 2016.

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.

Michele Pompeo META, *presidente*, ricorda che nella seduta del 24 maggio è stata svolta la relazione introduttiva e che nella successiva seduta del 25 maggio è stata svolta l'audizione informale di Rete Ferroviaria Italiana Spa. Considerata la rilevanza dell'atto e l'esigenza di un'adeguata analisi e discussione, e considerata anche la sospensione delle sedute nella settimana scorsa, evidenzia l'esigenza che la Commissione possa esprimere il parere di competenza oltre il termine fissato a giovedì prossimo, 9 giugno. A tal fine chiede al rappresentante del Governo di impegnarsi a non procedere alla definitiva approvazione dello schema di aggiornamento del contratto di programma prima che la Commissione abbia reso il proprio parere. La Commissione, per parte sua, si impegna a pervenire comunque all'espressione del parere in tempi rapidi, e, se vi sono le condizioni, già entro la fine della settimana prossima.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO accoglie l'invito formulato dal presidente che il Governo non proceda all'adozione definitiva del decreto legislativo prima che la Commissione abbia espresso il proprio parere.

Michele Pompeo META, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia quindi il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 15.35.

SEDE CONSULTIVA

Martedì 7 giugno 2016. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META.

La seduta comincia alle 15.35.

Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea – legge europea 2015-2016.

C. 3821 Governo, approvato dal Senato.

(Parere alla XIV Commissione).

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

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*, fa presente che la Commissione è chiamata ad esaminare il disegno di legge europea 2015 (A.C. 3821). La legge europea rappresenta, ai sensi della legge n. 234 del 2012, che disciplina la partecipazione italiana alle politiche dell'Unione europea, lo strumento normativo con cui l'Italia garantisce l'adeguamento dell'ordinamento nazionale all'ordinamento europeo, con particolare riferimento ai casi di non corretto recepimento della normativa europea. In altre parole, nel disegno di legge europea sono inserite le disposizioni finalizzate a porre rimedio ai casi di non corretto recepimento della normativa europea nell'ordinamento nazionale che hanno dato luogo a procedure di pre-infrazione, avviate nel

quadro del sistema di consultazione tra istituzioni europee e Stati membri EU-Pilot, e di infrazione. In tal senso essa si distingue dalla legge di delegazione europea, che invece contiene la delega al governo per il recepimento nell'ordinamento interno delle nuove direttive dell'Unione europea (il disegno di legge di delegazione europea 2015 è attualmente all'esame del Senato, in seconda lettura).

Osserva che il provvedimento risulta assai articolato, anche a seguito dell'esame del Senato che ha portato il testo dagli originari 22 articoli agli attuali 37. Il disegno di legge è per sua natura eterogeneo e comprende varie materie nell'ambito delle quali si riscontrano alcune disposizioni di competenza o di interesse della Commissione.

In primo luogo richiama l'articolo 17, che modifica l'articolo 1 del decreto-legge n. 457 del 1997, che ha istituito il « Registro internazionale » italiano nel quale sono iscritte le navi adibite esclusivamente a traffici commerciali internazionali. La modifica introdotta dalla norma in commento è volta a consentire l'iscrizione nel registro internazionale italiano delle navi in regime di sospensione di bandiera a seguito di locazione a scafo nudo a soggetti giuridici italiani o di altri Paesi dell'Unione europea, anche nel caso in cui le navi appartengano a un soggetto comunitario e/o la sospensione sia avvenuta da un registro di un Paese comunitario. Il testo della norma vigente ammette tale possibilità solo per le navi appartenenti a soggetti di Paesi extracomunitari e solo con riferimento a navi iscritte in registri di Paesi non comunitari. Con la modifica in questione si evita quindi una discriminazione dei Paesi europei a vantaggio di Paesi non comunitari.

L'articolo 18, introduce sanzioni nei casi di inosservanza delle prescrizioni dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANSF) da parte delle imprese ferroviarie, dei gestori delle infrastrutture e degli operatori di settore. Il comma 1, stabilisce in particolare l'applicazione di sanzioni amministrative pecuniarie da 5.000 a 20.000 euro per gli operatori

ferroviari nel caso di inosservanza di prescrizioni dell'Agenzia relative alla gestione della circolazione ferroviaria, funzionamento e alla manutenzione degli elementi del sistema ferroviario; ai requisiti e alla qualificazione del personale impiegato nella sicurezza della circolazione ferroviaria e ai certificati di sicurezza richiesti alle imprese per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria nonché alle autorizzazioni di sicurezza richieste ai gestori dell'infrastruttura. Il comma 2 dispone, sempre per gli operatori ferroviari, che nel caso di inosservanza da parte degli operatori ferroviari degli obblighi di fornire assistenza tecnica, informazione e documentazione, la sanzione amministrativa pecuniaria va da 1.000 a 4.000 euro. Per l'accertamento e l'irrogazione delle sanzioni da parte dell'Agenzia, il comma 3 prevede che si applichino le disposizioni della legge n. 689 del 1981, che disciplina la procedura per l'irrogazione di sanzioni amministrative, e che a tal fine l'Agenzia possa stipulare un'apposita convenzione con il Dipartimento di pubblica sicurezza del Ministero dell'Interno. Il personale dell'ANSF incaricato degli accertamenti assume la qualifica di pubblico ufficiale nell'esercizio di tali funzioni.

Di interesse della Commissione anche quanto disposto dall'articolo 19, che modifica il testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche (decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39) al fine di renderlo compatibile con la direttiva 83/182/CEE che prevede franchigie al regime fiscale per l'importazione temporanea, in provenienza da uno Stato membro, di alcuni mezzi di trasporto ad uso privato o professionale. L'articolo 5 della direttiva («Casi particolari di importazione temporanea di veicoli da turismo») disciplina in particolare la fattispecie dei veicoli utilizzati da studenti e immatricolati nello Stato membro in cui gli studenti medesimi risiedono normalmente. Ai sensi della direttiva l'importazione temporanea nello Stato membro in cui essi soggiornano al solo scopo di proseguirvi gli studi comporta l'applicazione di una franchigia

sia dalle imposte sui consumi che dalla tassa sulla circolazione degli autoveicoli.

L'attuale normativa non contiene alcun riferimento al caso degli studenti dell'Unione europea che utilizzano in Italia un veicolo immatricolato nello Stato membro in cui risiedono abitualmente e ciò ha portato la Commissione ad aprire il caso EU Pilot 7192/14/TAXU. L'articolo 19 del disegno di legge in esame propone dunque la modifica di alcune norme del decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39, proprio al fine di evitare l'apertura di una procedura formale di infrazione a carico dell'Italia e in particolare prevede l'esenzione esplicita dal pagamento della tassa automobilistica, per l'intero periodo del corso di studi svolto in Italia, del veicolo da turismo utilizzato da uno studente che lo abbia immatricolato nello Stato membro dell'Unione europea o aderente all'Accordo sullo spazio economico europeo (SEE), in cui egli risieda abitualmente e con il quale sussista un adeguato scambio di informazioni.

Allo stesso modo segnala quanto stabilito dall'articolo 20 che dispone la cancellazione del diritto fisso e della tassa di circolazione per gli autotrasportatori albanesi. Tali oneri potrebbero essere infatti considerati incompatibili con l'Accordo di stabilizzazione e di associazione tra le Comunità europee ed i loro Stati membri, da una parte, e la Repubblica di Albania, dall'altra, concluso a Lussemburgo il 12 giugno 2006, e ratificato in Italia con legge 7 gennaio 2008, n. 10 che disciplina, tra l'altro, la prestazione dei servizi di trasporto tra l'Unione europea e l'Albania, con riferimento sia ai trasporti terrestri che a quelli marittimi internazionali. A tale scopo la norma modifica proprio la legge di ratifica prevedendo l'inserimento di un nuovo articolo 2-bis in virtù del quale il Ministero dell'economia e delle finanze potrà, con propri decreti, esentare dalle tasse automobilistiche e dal diritto fisso i trattori stradali, gli autocarri ed i relativi rimorchi adibiti a trasporti internazionali di cose prevedendo che l'esenzione opererà per i veicoli importati temporaneamente dall'Albania ed apparte-

nenti a persone stabilmente residenti in quel paese. I decreti ministeriali dovranno essere emanati entro 60 giorni dall'entrata in vigore della legge in questione.

L'articolo 24 novella il regime forfettario di determinazione della base imponibile per alcune imprese marittime (la cosiddetta *tonnage tax*). In sintesi, a seguito dell'interlocuzione con la Commissione europea in sede di rinnovo al regime di aiuti di Stato rappresentato da tale sistema di imposizione, sono state predisposte le seguenti modifiche: è fissato a 5 anni il periodo minimo che deve intercorrere tra l'uscita dal regime d'imposta sul tonnellaggio e la possibilità di esservi riammessi, fatta salva la norma che prevede che per essere riammessi a tale regime di tassazione forfettaria debba comunque decorrere, qualora per qualsiasi causa l'opzione per il regime forfettario venga meno prima della scadenza del termine decennale per il quale esso è obbligatoriamente previsto, l'intero periodo di durata dello stesso. La norma riguardante il termine dei 5 anni si applica soltanto con riferimento alle cause di decadenza dal regime che si verificheranno a decorrere dal periodo d'imposta in corso alla data di entrata in vigore della disposizione. In secondo luogo, si rafforza la normativa sulla tassazione delle plusvalenze relative a navi acquistate prima dell'entrata nel regime di imposta sul tonnellaggio. Infine è prevista la possibilità di regolarizzare il mancato pagamento di somme dovute per obblighi formativi del personale, il quale, in alternativa all'imbarco di cadetti, costituisce una condizione per la permanenza nel regime agevolato. I commi da 11 a 15 del medesimo articolo, introdotti al Senato, recano una delega al Governo ad adottare, entro il 31 luglio 2016, un decreto legislativo di riordino degli incentivi fiscali, previdenziali e contributivi in favore delle imprese marittime fissando i seguenti principi e criteri direttivi: semplificazione e accelerazione dei procedimenti amministrativi per l'accesso e la fruizione dei benefici fiscali da parte delle imprese e dei lavoratori di settore; semplificazione e riordino della

normativa di settore, assicurandone la coerenza logica e sistematica; per le navi traghetto Ro-Ro (traghetti adibiti al trasporto merci) e Ro-Ro/pax (traghetti adibiti al trasporto merci e persone) adibite a traffici commerciali tra porti appartenenti al territorio nazionale, anche a seguito o in precedenza di un viaggio proveniente da o diretto verso un altro Stato, attribuzione dei benefici fiscali e degli sgravi contributivi alle sole imprese che imbarchino sulle stesse esclusivamente personale italiano o comunitario.

Riguardo a questo principio di delega ritiene opportuno che si valuti se l'attribuzione dei benefici alle sole imprese che imbarchino esclusivamente personale italiano o comunitario sia coerente con i principi dell'Unione europea e costituzionali, in particolare con il principio di ragionevolezza, posto che si limita la possibilità delle imprese a godere dei benefici fiscali qualora queste imbarchino anche solo un lavoratore extracomunitario.

Lo schema di decreto legislativo sarà sottoposto al parere delle Commissioni parlamentari competenti che si dovranno esprimere entro trenta giorni dalla data di trasmissione del relativo schema. Si prevede la clausola di « slittamento » in base alla quale se il termine per l'espressione dei pareri parlamentari scade nei trenta giorni che precedono la scadenza del termine di cui al comma 11 o successivamente, quest'ultimo è prorogato di tre mesi. Si prevede inoltre la possibilità del Governo di adottare disposizioni integrative e correttive del decreto legislativo entro i ventiquattro mesi successivi alla data di entrata in vigore del decreto legislativo.

Infine d'interesse della Commissione l'articolo 27 che, al fine di sanare la procedura in materia di aiuti di Stato n. SA 38919, dispone la soppressione degli articoli 2 e 3 della legge 16 marzo 2001, n. 88, in materia di investimenti nelle imprese marittime. In particolare l'articolo 2 disciplina un credito d'imposta a beneficio delle imprese che presentino i requisiti di nazionalità di cui all'articolo 143 del codice della navigazione per gli investi-

menti per il rinnovo e l'ammodernamento delle unità navali ai sensi di quanto previsto all'articolo 2 della legge 28 dicembre 1999, n. 522 (ossia con riguardo ai contratti di costruzione e trasformazione navale stipulati dal 1° gennaio 1999 al 31 dicembre 2000). La norma autorizzava un limite d'impegno quindicennale di 17.000 milioni di lire annue a decorrere dall'anno 2001.

L'articolo 3 della legge n. 88 del 2001, altresì oggetto di soppressione prevede misure di sostegno al finanziamento a favore delle imprese armatoriali. In particolare il Ministero dei trasporti e della navigazione può concedere, ai sensi della normativa di cui si dispone l'abrogazione, un contributo pari all'abbattimento, entro il limite massimo del 3,80 per cento annuo, del tasso d'interesse commerciale di riferimento in relazione ad un piano d'ammortamento della durata di dodici anni calcolato sull'80 per cento del prezzo dei lavori di costruzione o trasformazione dell'unità navale.

Michele Pompeo META, *presidente*, ricorda che il Regolamento della Camera prevede una disciplina particolare per l'esame in sede consultiva del disegno di legge europea. In questo caso infatti le Commissioni di settore possono approvare emendamenti che la Commissione Politiche dell'Unione europea può successivamente respingere soltanto per motivi di compatibilità con la normativa europea o per esigenze di coordinamento generale. A tal fine propone che il termine di presentazione degli emendamenti al disegno di legge europea venga fissato alle ore 16 di giovedì 9 giugno 2016.

La Commissione concorda.

Michele Pompeo META, *presidente*, ricorda che gli emendamenti possono essere presentati anche direttamente alla Commissione Politiche dell'Unione europea, presso la quale il termine per la presentazione degli emendamenti sarà presumibilmente fissato per mercoledì 15 giugno 2016.

Mario TULLO (PD) nel richiamare l'osservazione formulata dal relatore riguardo alla disposizione che prevede una modifica del regime dei benefici fiscali alle imprese marittime, introdotta dal Senato, manifesta la preoccupazione che si possa determinare una situazione tale da indurre alcune imprese ad abbandonare la bandiera italiana, vanificando lo sforzo compiuto con successo a partire dagli anni Novanta di rafforzare la flotta nazionale. Chiede pertanto al riguardo una interlocuzione con il Governo affinché non si determinino svantaggi a carico delle imprese italiane.

Vincenzo GAROFALO (AP) invita a non sottovalutare la questione posta dal collega Tullo, sulla quale si è svolto un ampio e

contrastato dibattito al Senato. Pur comprendendo l'esigenza di pervenire alla rapida adozione del provvedimento, ritiene tuttavia indispensabile che si effettui un adeguato approfondimento sulla disposizione richiamata.

Michele Pompeo META, *presidente*, fa presente che, pur trattandosi di un provvedimento ampiamente dibattuto dal Senato, la Commissione potrà effettuare i dovuti approfondimenti sia attraverso l'interlocuzione con il Governo che eventualmente nel corso della fase emendativa.

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

La seduta termina alle 15.50.

ALLEGATO 1

5-07070 Businarolo: Possibili conseguenze sull'efficienza del porto di Ancona derivanti dai limiti operativi e dall'inagibilità di alcune banchine.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In riferimento alla problematica esposta, i competenti uffici del MIT – anche sulla scorta di quanto comunicato dall'Autorità portuale di Ancona – informano di quanto segue.

Nel porto di Ancona, con l'avvenuta acquisizione da parte di alcuni operatori economici locali di nuove gru semoventi di moderna generazione, l'Autorità portuale ha dovuto intraprendere alcune azioni affinché, a fronte delle elevate sollecitazioni che le stesse attrezzature inducono in fase di esercizio sulle infrastrutture in cui vengono impiegate, risultino sempre garantite le condizioni necessarie alla salvaguardia dell'incolumità pubblica e delle persone; al contempo, l'Autorità ha preso ogni misura utile a salvaguardare l'efficienza e la produttività delle attività portuali.

In particolare, per la banchina di ormeggio n. 22, di vecchia costruzione e ultimamente divenuta disponibile all'operatività portuale in forma pubblica, l'ente ha provveduto alla progettazione di un intervento di adeguamento strutturale affinché la banchina possa acquisire, in conformità ai requisiti delle più recenti normative in materia di costruzioni in zona sismica, le caratteristiche tecniche idonee alla sicura operatività portuale secondo gli elevati carichi di esercizio determinati dall'impiego delle predette gru semoventi. Per i lavori di tale intervento è stata espletata la gara nei termini di legge ai fini dell'affidamento in appalto; la gara è attualmente in fase di aggiudicazione definitiva e l'avvio dei lavori avverrà nei prossimi mesi. Il tempo di esecuzione programmato è pari a un anno. Nel frat-

tempo, la banchina d'ormeggio in questione resterà interdetta all'uso delle gru semoventi di cui sopra come da ordinanza dell'Autorità portuale di Ancona n. 10 del 14 luglio 2014.

L'operatività delle banchine d'ormeggio n. 23 e n. 24 è stata invece disciplinata dall'Autorità portuale con propria ordinanza n. 19 del 17 novembre 2015 secondo i limiti di carico che per esse sono stati riconosciuti, sulla base di indagini e studi specifici, in relazione alle loro caratteristiche tecniche e all'effettivo stato di conservazione. Contestualmente, per la banchina d'ormeggio n. 23 è stata avviata la progettazione di un intervento di adeguamento strutturale affinché la stessa, come la predetta banchina n. 22, possa divenire pienamente agibile all'operatività portuale con l'impiego delle gru semoventi di moderna generazione; l'intervento è programmato per il corrente anno.

La nuova banchina d'ormeggio n. 26 è stata posta in esercizio, con ordinanza n. 10 del settembre 2015, per le attività portuali connesse ai traffici mercantili per le quali la stessa banchina è stata concepita, progettata, costruita e regolarmente collaudata. Secondo le vigenti disposizioni legislative e in relazione alla tipologia di attività a cui essa è oggi destinata, per l'uso di tale banchina non si rendono necessari dispositivi fissi antincendio né certificazioni specifiche in materia di prevenzione incendi. L'Autorità portuale ha comunque assicurato, anche per il futuro e in relazione a eventuali nuove regolamentazioni, il pieno rispetto della normativa antincendio.

ALLEGATO 2

5-08614 Capezzone: Cessione della quota di partecipazione dell'Autorità portuale di Venezia nella società terminalista Venezia Terminal Passeggeri, con particolare riguardo al diritto di prelazione spettante alla società Veneto Sviluppo.

TESTO DELLA RISPOSTA

In relazione alla problematica esposta, i competenti uffici del MIT – anche attraverso le notizie acquisite dall'Autorità portuale di Venezia – riferiscono quanto segue.

Con il bando prot. 335 del 21 dicembre 2015, la società APV Investimenti S.p.A (APVI), società strumentale totalmente partecipata dall'Autorità portuale di Venezia, ha avviato una gara ad evidenza pubblica per l'alienazione della partecipazione detenuta dalla stessa APV nella società a responsabilità limitata APVS; quest'ultima detiene il 53 per cento del capitale sociale della società Venezia Terminal Passeggeri (VTP). La concessione di 94.200 mq di cui è titolare la VTP è stata inizialmente assentita con atto concessorio n. 30251 del 2000, integrato da due atti suppletivi, così che attualmente la scadenza è fissata al 31 maggio 2024.

La progressiva dismissione della partecipazione detenuta dall'Autorità portuale di Venezia tramite APVI in APVS – e quindi in VTP – e il conseguente ingresso nel capitale sociale di quest'ultime di soggetti diversi dall'Autorità Portuale era stato raccomandato dal MIT ai fini dell'osservanza di quanto previsto all'articolo 23, comma 5, della legge n. 84/1994, in base al quale le autorità portuali istituite nei porti in cui le organizzazioni portuali svolgevano i servizi di interesse generale di cui all'articolo 6, comma 1, lettera c), possono continuare a svolgere in tutto o in parte tali servizi, escluse le operazioni portuali, utilizzando fino ad esaurimento degli esuberanti il personale di cui al comma

2 del presente articolo, promuovendo anche la costituzione di una o più società tra le imprese operanti nel porto, riservandosi una partecipazione comunque non maggioritaria.

Inoltre, la dismissione trova puntuale fondamento normativo anche nel disposto di cui all'articolo 1, comma 611, della legge n. 190/2014 e trova riferimento nel connesso Piano Operativo di razionalizzazione delle società e delle partecipazioni societarie direttamente o indirettamente possedute, approvato dall'Autorità Portuale di Venezia con proprio decreto n. 1776 del 31 marzo 2015.

Avverso la gara sopracitata sono stati promossi tre ricorsi amministrativi con istanza cautelare al TAR Veneto da parte delle società Coop. Portabagagli del Porto di Venezia, SAVE Spa e Finpax Srl (le ultime due soci di minoranza di VTP); le domande cautelari sono state rigettate dal Giudice Amministrativo con ordinanza n. 151/2016.

Con tale ordinanza è stata negata la sussistenza dei necessari presupposti di diritto, tenuto conto, tra l'altro, che l'importo a base d'asta è stato determinato da una adeguata attività istruttoria e che gli interessi dei ricorrenti possono trovare adeguata garanzia in occasione dell'eventuale esercizio del diritto di prelazione.

Rispetto all'importo a base d'asta, l'AP di Venezia ha precisato che trattasi dell'unico requisito di capacità economico-finanziaria stabilito dal bando di gara, fissato tramite apposita perizia di un qualificato *advisor* tecnico internazionale. Tale

requisito è considerato congruo e proporzionato in relazione al valore della partecipazione messa a gara e inoltre volto ad assicurare l'interesse pubblico a che l'offerente disponga di condizioni di solidità patrimoniali idonee a far fronte ai rilevanti impegni di pagamento e al rispetto delle obbligazioni accessorie complessivamente previsti dal bando.

A seguito della citata ordinanza n. 151/2016 del Giudice Amministrativo, APVI ha pertanto proseguito la gara secondo il cronoprogramma stabilito e il 30 marzo 2016 si è tenuta la seduta pubblica per l'apertura delle offerte presentate; come è noto, l'unica offerta è pervenuta dal concorrente Venezia Investimenti S.r.l. risultato così aggiudicatario provvisorio.

Tuttavia, con ricorso notificato ad APVI in data 29 marzo 2016, la Coop. Portabagagli del Porto di Venezia ha proposto appello cautelare dinanzi al Consiglio di Stato avverso la predetta ordinanza n. 151/2016.

Con decreto n. 1013/2016 il Consiglio di Stato ha rigettato la richiesta di adozione di misura cautelare monocratica. Con successiva ordinanza n. 1643 del 5 maggio 2016, il Consiglio di Stato ha

accolto l'appello senza prendere posizione sulla fondatezza del ricorso, ai soli effetti della celere fissazione da parte del T.A.R. Veneto dell'udienza di merito del giudizio pendente avente ad oggetto la cessione della partecipazione detenuta da APVI in APVS; gli atti del procedimento non sono dunque stati sospesi e mantengono quindi immutata la loro efficacia. Inoltre, con ricorso notificato ad APVI il 18 maggio scorso, anche Finpax ha proposto appello cautelare al Consiglio di Stato avverso l'ordinanza n. 151/2016; ad oggi non risulta ancora fissata l'udienza cautelare.

Infine, quanto al diritto di prelazione, questo è stato esercitato il 9 maggio scorso da Veneto Sviluppo S.p.A. ai sensi dell'articolo 7 delle vigenti norme sul funzionamento di APVS riguardo all'acquisto della quota del 65,98 per cento del capitale sociale della medesima APVS, oggetto della gara ad evidenza pubblica introdotta da APVI con il bando in argomento.

Si fa infine presente che la riforma della *governance* delle autorità portuali, attualmente all'esame del Parlamento, riduce in modo significativo la possibilità delle stesse Autorità Portuali di Sistema di detenere partecipazioni societarie.