

XIV COMMISSIONE PERMANENTE

(Politiche dell'Unione europea)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

Documento di economia e finanza 2015. Doc. LVII, n. 3 (Parere alla V Commissione) (<i>Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole</i>)	206
ALLEGATO 1 (<i>Parere approvato dalla Commissione</i>)	215
Delega al Governo per la riforma del codice della nautica da diporto. C. 2722 Governo, approvato dal Senato (Parere alla IX Commissione) (<i>Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole</i>)	207
ALLEGATO 2 (<i>Parere approvato dalla Commissione</i>)	217

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2012/18/UE relativa al controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi con sostanze pericolose. Atto n. 154 (<i>Esame, ai sensi dell'articolo 126, comma 2, del Regolamento, e rinvio</i>)	207
Schema di decreto legislativo recante disposizioni correttive ed integrative al decreto legislativo 13 marzo 2013, n. 30, di attuazione della direttiva 2009/29/CE che modifica la direttiva 2003/87/CE al fine di perfezionare ed estendere il sistema comunitario per lo scambio di quote di emissione di gas a effetto serra. Atto n. 155 (<i>Esame, ai sensi dell'articolo 126, comma 2, del Regolamento, e rinvio</i>)	211
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	214

AUDIZIONI:

Audizione del Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, con delega agli affari europei, Sandro Gozi, nell'ambito dell'esame del disegno di legge recante Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea – Legge europea 2014 (C. 2977 Governo) (<i>Svolgimento, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento, e conclusione</i>)	214
---	-----

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 22 aprile 2015. — Presidenza del presidente Michele BORDO.

La seduta comincia alle 13.30.

Documento di economia e finanza 2015.

Doc. LVII, n. 3.

(Parere alla V Commissione).

(*Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole*).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento in oggetto, rinviato nella seduta del 15 aprile 2015.

Vanessa CAMANI (PD), *relatrice*, formula una proposta di parere favorevole (*vedi allegato 1*), che ha provveduto a trasmettere nella giornata di ieri a tutti i colleghi della Commissione, e sul quale non ha ricevuto alcuna osservazione.

Nessuno chiedendo di intervenire, la Commissione approva la proposta di parere favorevole formulata dalla relatrice.

Delega al Governo per la riforma del codice della nautica da diporto.

C. 2722 Governo, approvato dal Senato.

(Parere alla IX Commissione).

(Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento in oggetto, rinviato nella seduta del 15 aprile 2015.

Antonino MOSCATT (PD), *relatore*, richiama il dibattito svoltosi nella seduta dello scorso 15 aprile, al fine di precisare, con riferimento alle questioni richiamate in quella sede dalla collega Schirò, che il tema degli organismi di certificazione è già disciplinato all'articolo 10 del Codice della nautica da diporto (decreto legislativo n. 171 del 2005), e non è oggetto di modifica da parte del disegno di legge di delega in esame.

Quanto alle aree di quarantena, si tratta di materia non inclusa nel citato Codice in quanto afferisce alla organizzazione dei porti marittimi e delle relative norme sanitarie più che alla disciplina delle attività e delle caratteristiche delle imbarcazioni da diporto, su cui è centrato il provvedimento.

Ha invece ritenuto opportuno richiamare nel parere le iniziative europee in materia di turismo costiero e marittimo, segnalate dalla collega, così come ulteriori questioni emerse nel corso del dibattito.

Formula pertanto una proposta di parere favorevole (*vedi allegato 2*), che illustra.

Nessuno chiedendo di intervenire, la Commissione approva la proposta di parere favorevole formulata dal relatore.

La seduta termina alle 13.40.

ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 22 aprile 2015. — Presidenza del presidente Michele BORDO.

La seduta comincia alle 13.40.

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2012/18/UE relativa al controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi con sostanze pericolose.

Atto n. 154.

(Esame, ai sensi dell'articolo 126, comma 2, del Regolamento, e rinvio).

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

Giampiero GIULIETTI (PD), *relatore*, ricorda che lo schema di decreto legislativo oggi in esame, che la XIV Commissione valuta ai fini del parere da rendere al Governo, è volto a dare attuazione alla direttiva 2012/18/UE, cosiddetta « Seveso III », che sostituirà integralmente, a partire dal 1° giugno 2015, le vigenti direttive 96/82/CE e 2003/105/CE.

Rammenta in proposito che la cosiddetta normativa « Seveso » (che prende il nome dall'incidente avvenuto nell'impianto ICMESA, nei pressi del Comune di Seveso, nel luglio 1976) risale al 1982, quando fu adottata la direttiva 82/501/CEE, che ha obbligato i gestori di stabilimenti che rientrano nel suo campo di applicazione a definire una strategia di prevenzione degli incidenti gravi connessi con determinate sostanze pericolose e a dotarsi dei relativi strumenti di attuazione.

Successivamente sono state adottate le direttive 96/82/CE (c.d. « Seveso II »), recepita in Italia con il decreto legislativo 17 agosto 1999, n. 334, e la direttiva 2003/105/CE, recepita con il decreto legislativo 21 settembre 2005, n. 238, che ha apportato una serie di modifiche al D.Lgs. 334/1999.

Il testo vigente del D.Lgs. 334/1999 rappresenta dunque la normativa nazionale di riferimento in materia.

Lo Schema di decreto è emanato sulla base della delega conferita al Governo dalla legge 6 agosto 2013, n. 96 (Legge di

delegazione europea 2013), che all'allegato B include appunto la citata direttiva.

L'articolo 1 enuncia le finalità dello schema in esame, individuate (in linea con il disposto della direttiva), nella prevenzione degli incidenti industriali rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose e nella limitazione delle conseguenze, derivanti dagli stessi, per la salute umana e per l'ambiente.

Nel definire il campo di applicazione del provvedimento, l'articolo 2 sostituisce il corrispondente articolo 2 del D.Lgs. 334/1999, al fine di tenere conto del testo dell'articolo 2 della direttiva. Si fa rinvio, tra l'altro, alla nuova e articolata definizione di « stabilimento » introdotta dal successivo articolo 3, e si specifica che il provvedimento si applica anche agli impianti di stoccaggio sotterraneo di gas.

L'articolo 3 riproduce integralmente tutte le definizioni previste dall'articolo 3 della direttiva. Rispetto alla normativa vigente lo schema in esame introduce la distinzione tra stabilimenti di soglia inferiore e di soglia superiore. Tale distinzione è funzionale al riparto di competenze operato nel capo II (artt. 5-11), nonché all'individuazione degli adempimenti da espletare.

Vengono introdotte, sempre in linea con quanto previsto dalla direttiva, le definizioni di « nuovo stabilimento », « stabilimento preesistente » e « altro stabilimento », categorie cui si applica una differente tempistica in relazione agli adempimenti previsti a carico del gestore.

L'articolo 4 recepisce il corrispondente articolo 4 della direttiva che introduce una procedura valutativa finalizzata a stabilire l'impossibilità pratica che una sostanza pericolosa possa dar luogo a un incidente rilevante, sia in condizioni normali che anormali, ragionevolmente prevedibili. Si affida al Ministero dell'ambiente il compito di effettuare l'istruttoria sui pericoli connessi ad una determinata sostanza, su proposta del gestore o di altro soggetto interessato; qualora a seguito dell'istruttoria effettuata il Ministero ritenga che la sostanza non presenti un rischio di incidente rilevante (RIR), è tenuto a darne

comunicazione alla Commissione europea, la quale potrà presentare una proposta legislativa per escludere la sostanza pericolosa interessata dall'ambito di applicazione della direttiva.

Il capo II « Competenze » (artt. da 5 a 11) definisce l'assetto delle competenze ed assegna le relative funzioni in materia.

Considerato che il trasferimento alle regioni delle funzioni amministrative relative alle attività a rischio di incidente rilevante, previsto dall'articolo 72 del D.Lgs. 112/1998, non si è ancora realizzato e che tali funzioni sono state esercitate sino ad oggi in via transitoria dallo Stato, lo schema di decreto conferma l'assetto delle competenze previsto dal decreto legislativo n. 334/1999, ed attribuisce, fino all'avvenuto trasferimento alle regioni delle funzioni di cui all'articolo 72, al Ministero dell'interno (tramite i Comitati tecnici regionali – CTR) le funzioni istruttorie e di controllo sugli stabilimenti di soglia superiore (vale a dire quelli per i quali l'articolo 8 del decreto legislativo n. 334/1999 impone la redazione del rapporto di sicurezza), nonché (tramite il prefetto competente per territorio) quelle riguardanti la pianificazione di emergenza esterna degli stabilimenti, e alle regioni le funzioni di controllo sugli stabilimenti di soglia inferiore, già previste all'articolo 25, comma, 2, dello stesso decreto n. 334/1999.

Una novità rispetto alle previsioni del decreto legislativo 334/1999 è invece rappresentata dal rafforzamento del ruolo di indirizzo e coordinamento attribuito al Ministero dell'Ambiente, soprattutto attraverso l'istituzione, presso il medesimo Ministero, di un « Coordinamento per l'uniforme applicazione sul territorio nazionale » della normativa introdotta dallo schema in esame, composto da rappresentanti delle amministrazioni centrali e locali interessate, e dagli organi tecnici.

L'articolo 5 elenca e definisce le funzioni di indirizzo e coordinamento nazionale, nonché di informazione alla Commissione europea ed agli altri Stati Membri, attribuite al Ministero dell'ambiente in

materia di controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi con sostanze pericolose.

L'articolo 6 affida al Ministero dell'interno la funzione di istituire, nell'ambito di ciascuna regione, un Comitato Tecnico Regionale (CTR), secondo le modalità stabilite all'articolo 10. Un'altra importante funzione affidata al Ministero è quella di predisporre, in collaborazione con l'ISPRA, il piano delle ispezioni di cui all'articolo 27, comma 3, per gli stabilimenti RIR di soglia superiore.

Se a livello nazionale le funzioni sono attribuite ai Ministeri dell'ambiente e dell'interno, a livello regionale gli articoli 6 e 7 prevedono il riparto di competenze tra il Comitato Tecnico Regionale (autorità competente per gli stabilimenti RIR di soglia superiore) e la regione, o l'organismo da essa designato (autorità competente per gli stabilimenti RIR di soglia inferiore).

L'assetto delle competenze è completato dall'articolo 9, che consente ai Ministeri competenti in materia di normativa « Seveso » di avvalersi, in relazione alle specifiche competenze, di una serie di soggetti identificati come « Organi tecnici nazionali » (ISPRA, INAIL, Istituto superiore di sanità e Corpo nazionale dei Vigili del fuoco) e dall'articolo 11, che prevede l'istituzione, presso il Ministero dell'ambiente, di un nuovo organismo, non previsto dalla normativa vigente. Si tratta di un « Coordinamento per l'uniforme applicazione sul territorio nazionale » che, secondo quanto evidenziato dalla relazione illustrativa, recepisce la disposizione di cui all'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva, che stabilisce che gli Stati membri, qualora designino più di una autorità competente, provvedono affinché le procedure relative allo svolgimento dei rispettivi compiti siano pienamente coordinate. Segnalo che tale organismo ricalca l'analoga struttura istituita, sempre presso il Ministero dell'Ambiente, dall'articolo 29-*quinquies* del D.Lgs. 152/2006 in materia di autorizzazione integrata ambientale.

L'articolo 12, che recepisce le disposizioni dell'articolo 5 della direttiva, impone

al gestore, in via generale, di adottare tutte le misure necessarie a prevenire gli incidenti rilevanti e a limitarne le conseguenze, e di dimostrare alle competenti autorità, specie in occasione di controlli ed ispezioni, l'effettivo adempimento delle disposizioni dello schema in esame.

L'articolo 13 che recepisce, integrandole, le disposizioni dell'articolo 7 della direttiva, prevede, in capo al gestore dello stabilimento RIR, l'obbligo di trasmettere una notifica redatta secondo le modalità stabilite dal medesimo articolo.

L'articolo 14, che recepisce l'articolo 8 della direttiva, impone al gestore l'obbligo:

di redigere il documento relativo alla politica di prevenzione degli incidenti rilevanti secondo le linee guida definite dall'allegato B;

di allegare al citato documento anche il programma per l'attuazione del sistema di gestione della sicurezza (SGS), il cui fine è quello di assicurare un idoneo livello di protezione, indicare gli obiettivi generali, i principi di azione del gestore, il ruolo e la responsabilità degli organi direttivi, nonché garantire l'impegno al continuo miglioramento del controllo dei pericoli di incidenti rilevanti.

L'articolo 15, in recepimento dell'articolo 10 della direttiva, confermando nella sostanza quanto previsto dalla legislazione vigente, prevede l'obbligo di redazione del rapporto di sicurezza per gli stabilimenti RIR di soglia superiore, e indica gli obiettivi cui il rapporto di sicurezza deve mirare nonché il contenuto informativo del rapporto di sicurezza.

L'articolo 16 riproduce la norma dettata dall'articolo 9 del D.Lgs. 334/1999 che disciplina gli adempimenti necessari per poter avviare i lavori di costruzione di un nuovo stabilimento RIR di soglia superiore.

L'articolo 17 invece, in recepimento delle disposizioni di cui all'articolo 10, paragrafo 6, della direttiva, disciplina le procedure (e i relativi tempi di espletamento) che l'autorità competente (vale a dire il CTR) deve seguire per la valutazione dei rapporti di sicurezza.

L'articolo 18 applica le disposizioni dell'articolo 11 della direttiva 2012/18/UE; a tale scopo si stabilisce che il gestore è tenuto a riesaminare la notifica, il documento di politica di prevenzione, il sistema di gestione della sicurezza ed il rapporto di sicurezza, per ogni modifica effettuata, non soltanto allo stabilimento, ma anche all'impianto, al deposito al processo o alle sostanze pericolose.

L'articolo 19 stabilisce che il CTR (autorità competente per gli stabilimenti di soglia superiore) individua gli stabilimenti per i quali il rischio di un incidente rilevante risulti più elevato a causa della posizione geografica, con particolare riferimento alla possibile vicinanza ad altri stabilimenti industriali (cd. «*effetto domino*»).

L'articolo 20 recepisce l'articolo 12 della direttiva 2012/18/UE, nella parte attinente ai piani di emergenza interna.

L'articolo 21 conferma la scelta di innalzare il livello regolatorio, rispetto a quanto richiesto dalle direttive europee, già effettuata con il decreto legislativo n. 238/2005: pertanto, i *piani di emergenza esterna* (PEE) vanno predisposti anche per gli stabilimenti di soglia inferiore.

L'articolo 22 recepisce le disposizioni di cui all'articolo 13 della direttiva e del loro innesto sulla disciplina nazionale previgente, in materia di requisiti minimi di sicurezza per il controllo dell'urbanizzazione, della destinazione e utilizzazione dei suoli, affinché si tenga conto degli obiettivi di prevenire gli incidenti rilevanti e limitarne le conseguenze.

L'articolo 23 è volto a disciplinare le informazioni al pubblico e l'accesso all'informazione. Si recepisce quanto stabilito dagli articoli 14 e 22 della direttiva, relativi all'informazione al pubblico e all'accesso alle informazioni ed alla tutela della riservatezza.

L'articolo 24 disciplina la consultazione pubblica e la partecipazione al processo decisionale.

Gli articoli 25 e 26 disciplinano rispettivamente le misure da adottare in caso di accadimento di incidente rilevante e le

informazioni sull'incidente rilevante, recependo le disposizioni dell'articolo 16 e 18 della direttiva.

L'articolo 27, che recepisce l'articolo 20 della direttiva, disciplina il sistema di ispezioni per il controllo del pericolo di incidente rilevante negli stabilimenti di soglia superiore e di soglia inferiore, innovando la vigente disciplina.

Il quadro sanzionatorio delineato dallo schema di decreto legislativo ricalca sostanzialmente quanto previsto attualmente dall'articolo 27 del d.lgs. n. 334 del 1999, e punisce dunque a titolo di contravvenzione la violazione degli obblighi di prevenzione, con una essenziale differenza: se la normativa vigente prevede la pena dell'arresto, l'articolo 28 punisce le medesime condotte con la pena alternativa dell'arresto o dell'ammenda, consentendo così l'applicazione dell'istituto dell'oblazione.

Oltre alla previsione di pene alternative (arresto o ammenda), lo schema si differenzia rispetto al quadro vigente per l'esclusione della possibilità, per le sanzioni amministrative pecuniarie, di accedere al pagamento in misura ridotta.

Viene invece confermato quanto attualmente previsto dal comma 4 dell'articolo 27 del d.lgs. 334/1999, ovvero che in caso di inadempimento degli obblighi di prevenzione, fatta salva la responsabilità penale, l'autorità competente diffida il gestore ad adottare le misure richieste dandogli un termine di massimo 60 giorni per provvedere. In mancanza, l'autorità può ordinare la sospensione delle attività (massimo 6 mesi) e, da ultimo, anche la chiusura dello stabilimento.

L'articolo 29 stabilisce che dall'applicazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

L'articolo 30 reca disposizioni sulle tariffe per le istruttorie tecniche previste. In particolare, si provvede, con oneri a carico dei gestori, secondo le tariffe e le modalità di cui all'Allegato I. Le tariffe devono coprire il costo effettivo del servizio reso e sono aggiornate, almeno ogni tre anni.

L'articolo 31 reca la disciplina sulla prevenzione incendi per gli stabilimenti di soglia superiore.

L'articolo 32 reca le norme finali e transitorie.

L'articolo 33 reca l'elenco dei riferimenti normativi applicabili e delle norme abrogate.

Gli allegati numerici (1-6) recepiscono i corrispondenti allegati I-VI della direttiva e gli ulteriori allegati letterali (A-M) sono volti alla regolamentazione di aspetti specifici.

Michele BORDO, *presidente*, nessuno chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

Schema di decreto legislativo recante disposizioni correttive ed integrative al decreto legislativo 13 marzo 2013, n. 30, di attuazione della direttiva 2009/29/CE che modifica la direttiva 2003/87/CE al fine di perfezionare ed estendere il sistema comunitario per lo scambio di quote di emissione di gas a effetto serra.

Atto n. 155

(Esame, ai sensi dell'articolo 126, comma 2, del Regolamento, e rinvio).

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

Maria IACONO (PD), *relatrice*, rileva che lo schema di decreto in esame apporta una serie di modifiche ed integrazioni alla disciplina vigente in materia di scambio di quote di emissione dei gas a effetto serra (*Emission Trading System* – ETS), che sono volte a:

adeguare le definizioni della disciplina nazionale alla disciplina europea;

chiarire l'ambito di applicazione della disciplina medesima;

intervenire sull'assetto del Comitato ETS allo scopo di garantire una maggiore efficienza nel processo decisionale;

disciplinare compiutamente il sistema sanzionatorio;

integrare specifici aspetti delle procedure di restituzione delle quote di emissioni di biossido di carbonio;

apportare le modifiche necessarie a conformarsi ai rilievi sollevati dalla Commissione europea nell'ambito della procedura EU Pilot 6400/14/CLIM.

Segnala al riguardo che, con riferimento al settore del trasporto aereo, per verificare la conformità della normativa italiana alla direttiva 2008/101/UE, che reca norme per l'inclusione delle attività di trasporto aereo nel sistema comunitario di scambio delle quote di emissione di gas ad effetto serra (ETS), recepita dal decreto legislativo n. 30/2013, la Commissione europea ha avviato, il 10 aprile 2014, la procedura precontenziosa EU Pilot 6400/14/CLIM.

A seguito dello scambio di lettere tra la Commissione e le autorità italiane (in particolare, alla prima richiesta di chiarimento del 10 aprile, le autorità italiane hanno risposto il 7 luglio 2014), le questioni rimaste da chiarire sono state elencate dalla Commissione europea con la lettera del 12 novembre 2014. Esse riguardano, in particolare, i seguenti punti:

l'utilizzo dei crediti CER ed ERUS prima dell'entrata in vigore di un accordo internazionale sui cambiamenti climatici (articolo 11-*bis* della direttiva): la norma di recepimento (articolo 29 del decreto legislativo) non determina i tipi di credito che possono essere utilizzati nell'ambito del sistema EU ETS dopo il 2013, ai fini dell'obbligo di restituzione delle quote per il periodo 2013-2020;

l'attività di progetto (articolo 11-*ter* della direttiva): a parere della Commissione, l'Italia non avrebbe recepito l'estensione alle attività di trasporto aereo del divieto di rilascio di crediti internazionali per le riduzioni delle emissioni che rientrano nel campo di applicazione della direttiva;

lo Stato membro di riferimento (articolo 18-bis della direttiva): la normativa italiana restringe il campo di applicazione della normativa nazionale agli operatori aerei amministrati dall'Italia. Il richiamo da parte dell'Italia all'individuazione dello Stato membro di riferimento per ciascun operatore aereo ad opera della Commissione non sarebbe pertinente in quanto l'inserimento nel sistema comunitario è collegato all'esercizio di un'attività di trasporto aereo e non è soggetto all'inserimento nell'elenco degli operatori aerei pubblicato dalla Commissione. Di conseguenza, il campo di applicazione della legislazione nazionale non deve essere circoscritto agli operatori aerei che figurano nell'elenco della Commissione in un determinato anno. Alla luce di ciò, ad avviso della Commissione, dovrebbe essere modificata anche la definizione data dalla normativa italiana di operatore aereo, per allinearla a quella della direttiva.

Nella relazione darà conto sinteticamente delle modifiche che lo schema di decreto apporta al decreto legislativo n. 30/2013, che contiene la disciplina nazionale di recepimento del sistema europeo di scambio di quote d'emissione (*EU Emission Trading System – EU ETS*), le cui norme sono contenute principalmente nella direttiva 2003/87/UE (come modificata dalla direttiva 2008/101/UE e 2009/29/UE).

Anche alla luce della tecnicità delle disposizioni in esame, rinvia alla documentazione predisposta dagli uffici per una analisi puntuale.

L'articolo 1, comma 1, modifica le definizioni di « gestore » e di « operatore aereo amministrato dall'Italia » al fine di renderle maggiormente aderenti al dettato della direttiva.

In particolare, la definizione di « operatore aereo amministrato dall'Italia », prevista dal comma in esame, non è più vincolata esclusivamente alla presenza dell'operatore stesso nell'elenco pubblicato annualmente dalla Commissione europea. La nuova definizione fa infatti riferimento al possesso di una licenza valida rilasciata

dall'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) ovvero all'eventualità che la quantità di emissioni provenienti dal trasporto aereo siano per la maggior parte attribuibili all'Italia in un dato intervallo di tempo.

Il comma 2 dell'articolo 1 apporta una serie di modifiche all'articolo 4 del D.Lgs. 30/2013, che disciplina la composizione e le funzioni del « Comitato nazionale per la gestione della direttiva 2003/87/UE e per il supporto nella gestione delle attività di progetto del Protocollo di Kyoto », nella prassi indicato come « Comitato ETS ».

Dal punto di vista organizzativo, la modifica più rilevante è quella che chiarisce, distinguendole, le funzioni che fanno capo agli organi del Comitato: al Consiglio direttivo viene attribuita la funzione deliberativa e alla Segreteria tecnica la funzione di supporto istruttorio.

Il comma 11 dell'articolo 1 dello schema in esame dispone che gli oneri connessi ai nuovi compiti affidati al Comitato ETS sono posti a carico degli operatori interessati.

Il comma 3 dell'articolo 1 sostituisce l'articolo 5 del D.Lgs. 30/2013 al fine di armonizzare l'ambito di applicazione del Capo III, relativo al settore aereo, alla nuova definizione di « operatore aereo amministrato dall'Italia » e, soprattutto, di escludere dal campo di applicazione degli obblighi relativi all'ETS i velivoli di Stato e quelli ad essi equiparati per la sicurezza nazionale.

Il comma 12 apporta due modifiche all'allegato I del D.Lgs. 30/2013 che elenca le categorie di attività relative alle emissioni di gas-serra rientranti nel campo di applicazione del decreto medesimo. La lettera a) aggiunge un nuovo punto 01 che prevede l'esclusione, dal campo di applicazione del D.Lgs. 30/2013, degli impianti (o parti di essi) utilizzati per la ricerca, lo sviluppo e la sperimentazione di nuovi prodotti e processi e degli impianti che utilizzano esclusivamente biomassa.

Il comma 8 dell'articolo 1 fornisce un chiarimento sull'utilizzo dei crediti, CERs/ERUs (*Certified Emissions Reductions* o riduzioni di emissioni certificate e *Emis-*

sions Reduction Units o unità di riduzione di emissioni), per l'adempimento dell'obbligo di restituzione delle quote di emissione. Tale chiarimento, che – secondo quanto indicato dalla relazione illustrativa – ottempera ad una specifica richiesta formulata nell'ambito della procedura EU Pilot 6400/14/CLIM, mira a recepire le disposizioni di cui all'articolo 11-*bis*, paragrafi da 2 a 4, della direttiva, che determinano i tipi di crediti, CERs ed ERUs, che possono essere utilizzati nell'ambito del sistema ETS a partire dal 2013.

Il comma 10 apporta una serie di modifiche puntuali all'articolo 38 del D.Lgs. 30/2013, che disciplina l'esclusione dal sistema ETS, subordinata all'adozione di misure equivalenti, degli impianti di dimensioni ridotte.

In materia occorre tener presente anche l'intervento operato dal comma 9, che introduce, nell'ambito dell'articolo 36, un sistema di sanzioni per l'inadempimento degli obblighi di comunicazione o per lo sfioramento rispetto ai limiti di emissione concordati con il Comitato ETS. In particolare, le lettere da *a)* a *d)* provvedono a distinguere i casi di « mancata restituzione » di quote di emissione da quelli di « indebito rilascio » di quote. Al riguardo, segnala che la direttiva definisce la sanzione di 100 euro in misura fissa per ciascuna tonnellata di biossido emessa in eccesso rispetto alle quote restituite e non come importo massimo. Andrebbe, pertanto, valutata la compatibilità della disposizione in commento con la normativa europea.

I commi 4 e 5 dell'articolo 1 apportano modifiche di carattere formale alle procedure di assegnazione delle quote di emissione a titolo gratuito agli operatori aerei amministrati dall'Italia, disciplinate dagli artt. 7-8 del D.Lgs. 30/2013.

Il successivo comma 6, coerentemente a quanto previsto dall'articolo 10, paragrafo 1, della direttiva, specifica che la messa all'asta di tutte le quote non assegnate gratuitamente decorre dal 1° gennaio 2013.

Il comma 7 dell'articolo 1 modifica l'articolo 26, comma 1, del D.Lgs. 30/2013, al fine di chiarire che le cause di riduzione sostanziale della capacità di un impianto sono riconosciute valide anche se non ricorrenti contemporaneamente: in particolare si può verificare una riduzione del 10 per cento della capacità iniziale installata ovvero un calo di attività tale da determinare una diminuzione di oltre 50.000 quote di emissioni l'anno.

L'articolo 2 reca la clausola di invarianza degli oneri al fine di precisare che dall'attuazione del decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

L'articolo 3 disciplina l'entrata in vigore dello schema in esame, che avverrà il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

Florian KRONBICHLER (SEL) manifesta la propria contrarietà al sistema dello scambio di quote di emissione di gas a effetto serra. Si tratta infatti di un commercio dell'inquinamento, che sposta il problema ecologico sul piano sociale, equivalendo tale sistema a dire che chi ha più mezzi economici può inquinare. Richiama in proposito l'interrogazione in Commissione al Ministro dell'Ambiente presentata sul tema dal deputato Zaratti, nella quale si evidenzia che ammonterebbero a diverse centinaia di milioni di euro i soldi ricavati dallo Stato dalla vendita all'asta di quote di emissione, risorse che tuttavia non risulta siano state destinate – come previsto dalla legge – ad interventi a favore dell'ambiente.

Per tali motivi conferma la propria contrarietà di base sul provvedimento e preannuncia sin d'ora il voto contrario del suo gruppo.

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

La seduta termina alle 14.

**UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO
DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI**

Mercoledì 22 aprile 2015.

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 14 alle 14.05.

AUDIZIONI

Mercoledì 22 aprile 2015. — Presidenza del presidente Michele BORDO. — Interviene il sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, con delega agli affari europei, Sandro Gozi.

La seduta comincia alle 15.10.

Audizione del Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, con delega agli affari europei, Sandro Gozi, nell'ambito dell'esame del disegno di legge recante Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea – Legge europea 2014 (C. 2977 Governo).

(Svolgimento, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento, e conclusione).

Michele BORDO, *presidente*, avverte che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati e la trasmissione diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

Introduce quindi l'audizione.

Il sottosegretario Sandro GOZI svolge una relazione sui temi oggetto dell'audizione.

Interviene per formulare osservazioni il deputato Florian KRONBICHLER (SEL).

Il sottosegretario Sandro GOZI fornisce ulteriori precisazioni.

Michele BORDO, *presidente*, ringrazia il sottosegretario Gozi per l'esauriente relazione svolta e dichiara conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 15.25.

N.B.: Il resoconto stenografico della seduta è pubblicato in un fascicolo a parte.

ALLEGATO 1

Documento di economia e finanza 2015 (Doc. LVII, n. 3)**PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE**

La XIV Commissione Politiche dell'Unione europea,

esaminato il Documento di economia e finanza 2015 (Doc. LVII, n. 3);

rilevato che il percorso di avvicinamento all'obiettivo di medio termine (OMT) – il cui conseguimento è posticipato al 2017 – appare pienamente coerente con l'impostazione adottata in sede europea in tema di flessibilità;

preso atto che la clausola europea sulle riforme, come definita nel patto di Stabilità e Crescita (articolo 5 del regolamento (CE) n. 1466 del 1997, come modificato dal regolamento (UE) 1175 del 2011), riconosce agli Stati membri una maggiore gradualità nel raggiungimento del pareggio di bilancio strutturale;

richiamata sul punto la Comunicazione della Commissione Europea del gennaio 2015 «*Sfruttare al meglio la flessibilità consentita dalle norme vigenti del patto di Stabilità e Crescita*», che – a fronte dell'impegno degli Stati membri concernente gli investimenti e le riforme strutturali, e tenuto conto della situazione congiunturale – consente l'uso ottimale dei margini di flessibilità insiti nell'attuale normativa europea;

valutato positivamente l'impegno qualificante del Governo a disattivare l'entrata in vigore delle clausole di salvaguardia poste a garanzia dei saldi di finanza pubblica previste per il 2016 dalla legge di stabilità 2015 per circa 0,8 per cento di Pil e dalla legge di stabilità 2014 per circa 0,2 per cento di Pil;

evidenziate le previsioni tendenziali di crescita del Pil nel periodo 2015-2019 (0,7 per cento nel 2015, 1,3 per cento nel 2016, 1,2 per cento nel 2017 e 1,1 per cento nel biennio successivo) che riflettono i primi segnali di graduale ripresa dell'economia italiana e che giustificano la necessità di azioni di intervento volte a consolidare le prospettive di crescita in una fase ciclica moderatamente espansiva;

auspicato un rafforzamento dell'azione governativa con misure che accrescano stabilmente il potenziale di crescita dell'economia, anche attraverso lo sfruttamento al meglio degli attuali fattori favorevoli, rappresentati dalla diminuzione del prezzo del petrolio, dal *quantitative easing* e dalla diminuzione dello *spread*;

sollecitato il Governo a dare piena realizzazione alle riforme strutturali già avviate, riconducibili alle aree di intervento richiamate nel Programma Nazionale di Riforma (PNR), con particolare riguardo alle dinamiche occupazionali e del mercato del lavoro, alla competitività, alla concorrenza, alla giustizia e alla Pubblica amministrazione, al fine di garantire il conseguimento degli obiettivi nazionali di crescita, produttività, occupazione e sostenibilità delineati dalla Strategia «*Europa 2020*»;

evidenziato come l'azione riformatrice del Governo – per recuperare il ritardo competitivo dell'Italia – debba necessariamente intensificarsi a livello di politiche di semplificazione burocratica e normativa, in coerenza con gli obiettivi stabiliti a livello di Unione europea per la riduzione degli oneri amministrativi, at-

traverso interventi di riduzione sostanziale degli oneri regolatori e degli adempimenti gravanti su imprese e cittadini che rappresentano un aggravio economicamente significativo;

ricordata la necessità di far progredire l'efficienza e la qualità della pubblica amministrazione, anche attraverso il miglioramento della gestione dei fondi dell'UE, rafforzandone la capacità di amministrazione, la trasparenza, la valutazione e il controllo di qualità sia a livello nazionale sia a livello regionale, come indicato nelle « Raccomandazioni specifiche per l'Italia » del Consiglio dell'Unione europea (CSR – *Country Specific Recommendation*), adottate a chiusura del semestre europeo 2014;

sottolineate più in generale le preoccupazioni in merito alla persistenza di bassi livelli di crescita della produttività che indeboliscono ulteriormente la competitività del Paese, oltre ad aggravare gli

squilibri macroeconomici dell'Italia, e richiamato quindi il Governo ad un rigoroso impegno per intervenire, con misure rapide e incisive, su tali aspetti che pesano considerevolmente sull'economia italiana;

richiamata da ultimo la « Relazione per paese relativa all'Italia 2015 » del 18 marzo 2015 (COM (2015) 85), in cui la Commissione europea – preso atto dei profili economici e degli aspetti macroeconomico-strutturali del nostro Paese – evidenzia le principali sfide politiche alle quali l'Italia deve far fronte, aventi ad oggetto il risanamento di bilancio favorevole alla crescita, l'attuazione delle riforme strutturali per accrescere la produttività, il superamento delle strozzature infrastrutturali e una maggiore efficienza del sistema fiscale e della pubblica amministrazione, ivi compreso il sistema giudiziario,

esprime

PARERE FAVOREVOLE.

ALLEGATO 2

**Delega al Governo per la riforma del codice della nautica da diporto
(C. 2722 Governo, approvato dal Senato).**

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE

La XIV Commissione Politiche dell'Unione europea,

esaminato il disegno di legge recante « Delega al Governo per la riforma del Codice della nautica da diporto » C. 2722;

premesso che il vigente codice della nautica da diporto (decreto legislativo n. 171 del 2005) è stato emanato sulla base della legge n. 172 del 2003 che prevedeva anche l'attuazione della direttiva 2003/44/CE in materia di ravvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative degli Stati membri riguardanti le imbarcazioni da diporto;

richiamata la Strategia dell'Unione europea « Crescita blu – Opportunità per una crescita sostenibile dei settori marino e marittimo » (COM (2012) 494) nella quale si identifica il settore del turismo costiero e marittimo come un comparto con particolari potenzialità per promuovere un'Europa intelligente, sostenibile e inclusiva;

rilevato che la delega si pone l'obiettivo di garantire la concorrenzialità del settore nell'ambito della Comunicazione della Commissione europea « Strategia europea per una maggiore crescita e occupazione nel turismo costiero e marittimo (COM(2014)86) », presentata il 20 febbraio 2014;

considerato che con riferimento alla navigazione da diporto, la Comunicazione indica, da un lato, che le qualifiche ri-

chieste per l'esercizio della professione di *skipper* e per il diportismo in genere sono profondamente diverse tra gli Stati membri, limitando in tal modo lo sviluppo transfrontaliero del comparto e incidendo negativamente sul mercato del lavoro nella nautica, e, dall'altro, che le differenze tra gli Stati membri relativamente alle qualifiche obbligatorie e alle dotazioni di sicurezza a bordo nella navigazione turistica da diporto limitano la mobilità e l'accesso al mercato;

tenuto conto che la Commissione europea ha preannunciato l'intenzione di valutare se sia necessario un intervento dell'Unione europea sulla normativa del settore;

richiamata l'attenzione su alcuni principi di delega, contenuti al comma 2 dell'articolo 1, sottolineando la necessità che il Governo in sede di attuazione della delega tenga adeguatamente conto dei principi di derivazione europea; in particolare, nella revisione dei titoli professionali del diporto (lettera *n*)) e nella istituzione della figura professionale dell'istruttore di vela, in possesso di brevetto e iscritto ad un elenco nazionale (lettera *t*)), andrà garantito il rispetto dei principi di libera circolazione dei lavoratori, di libera prestazione dei servizi, nonché di mutuo riconoscimento dei titoli; inoltre, nel procedere alla razionalizzazione delle attività di controllo delle unità da diporto (lettera

u)) dovranno essere adottate procedure conformi alle regole in materia di concorrenza;

ricordato infine che l'articolo 1, lettera *bb*), introdotto al Senato, prevede l'adeguamento del codice della nautica da diporto alla direttiva 2013/53/UE, che stabilisce i requisiti per la progettazione e la

fabbricazione di imbarcazioni da diporto e moto d'acqua, nonché per alcune tipologie di motori marini, il cui termine di recepimento è fissato al 18 gennaio 2016,

esprime

PARERE FAVOREVOLE.