

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

#### S O M M A R I O

##### ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri concernente il piano strategico nazionale della portualità e della logistica. Atto n. 188 (*Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio*) ..... 148

##### SEDE CONSULTIVA:

Legge annuale per il mercato e la concorrenza. C. 3012 Governo e abb. (Parere alle Commissioni VI e X) (*Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole con osservazioni*) ..... 156

ALLEGATO (*Parere approvato*) ..... 158

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI ..... 157

##### AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione di rappresentanti di Microsoft Italia, nell'ambito dell'esame della proposta di legge C. 2520 Quintarelli ed altri, recante « Disposizioni in materia di fornitura dei servizi della rete internet per la tutela della concorrenza e della libertà di accesso degli utenti » ... 157

#### ATTI DEL GOVERNO

*Mercoledì 29 luglio 2015. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Intervengono il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti Graziano Delrio e il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.*

#### La seduta comincia alle 14.

**Schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri concernente il piano strategico nazionale della portualità e della logistica.**

**Atto n. 188.**

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

La Commissione prosegue l'esame dello schema di decreto all'ordine del giorno,

rinvio nella seduta del 23 luglio 2015.

Michele Pompeo META, *presidente e relatore*, 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 e relatore*, esprime il proprio apprezzamento per la disponibilità del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio, a intervenire nella seduta della Commissione e lo ringrazia per questa disponibilità, che rappresenta un gesto importante di riguardo nei confronti dell'attività della Commissione stessa. Osserva che la Commissione si trova ad esaminare un atto di considerevole importanza, di cui ritiene che debbano essere evidenziati in senso positivo sia la tempestività dell'adozione sia l'ampiezza della prospettiva con cui è stato impostato. Sottolinea altresì il

coraggio di innovare che tale atto dimostra e che sulla materia risulta particolarmente necessario. Ritiene infatti che l'esperienza della legge n. 84 del 1994, sebbene abbia prodotto risultati importanti, non può che considerarsi esaurita ed è di conseguenza necessario aprire una nuova fase per la portualità italiana.

Mirella LIUZZI (M5S) chiede al presidente chiarimenti riguardo alla pubblicità data ai lavori della Commissione.

Michele Pompeo META, *presidente*, ribadisce che la pubblicità dei lavori è assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Il ministro Graziano DELRIO evidenzia in primo luogo che il Piano strategico della portualità e della logistica si basa su alcuni assi fondamentali, che vanno individuati nella competitività dei porti, nel potenziamento dell'intermodalità, anche al fine di un riequilibrio rispetto alla prevalenza del trasporto su gomma, e nella razionalizzazione delle Autorità portuali che assicuri una loro maggiore efficienza. Sottolinea come il Piano analizzi puntualmente, per un verso la posizione strategica dei porti italiani nel Mediterraneo, che permetterebbe di intercettare le prospettive di crescita dei traffici marittimi in tale area, per l'altro le arretratezze storiche che hanno limitato il loro sviluppo. Queste arretratezze e carenze sono tanto più gravi in quanto la logistica rappresenta un elemento fondamentale della competitività del sistema economico del Paese e le sue inadeguatezze perdite quantificabili nell'ordine di oltre 50 miliardi di euro l'anno. Per questo il Piano all'esame delle competenti Commissioni parlamentari assume il « sistema mare » come fattore determinante per la ripresa dell'economia italiana e, in particolare, dell'economia delle regioni meridionali. Rileva in proposito la peculiarità della conformazione geografica e morfologica della penisola, per effetto della quale, tra l'altro, se si considerano in volume, circa il 70 per cento delle importazioni e il 50 per cento delle esportazioni

sono effettuate via mare. Al tempo stesso tale configurazione, congiuntamente a note ragioni storiche, ha comportato che il sistema portuale italiano si caratterizzasse per un accentuato frazionamento, con l'effetto di produrre duplicazioni e deleteri fenomeni di concorrenza tra porti vicini. Ciò ha prodotto una evidente debolezza di tale sistema, per cui l'Italia ha perso importanti quote di mercato riguardo al trasporto marittimo di persone e di merci; in controtendenza risultano invece gli andamenti del traffico crocieristico, che evidenzia una costante tendenza alla crescita.

In sostanza, come chiaramente illustrato nella parte di analisi del Piano, il sistema portuale italiano ha risentito negativamente in particolare di due elementi: da un lato il frazionamento e la competizione interna tra porti, dall'altro difficoltà di natura burocratica riconducibili a procedure stratificate e complesse, nelle quali intervengono, senza un adeguato coordinamento, un gran numero di soggetti pubblici. È particolarmente significativo, da questo punto di vista, il fatto che i piani regolatori portuali sono approvati in media in un periodo di tempo di dodici anni.

Le sezioni del Piano dedicate all'analisi della situazione presente si concludono con una schematica, ma puntuale indicazione dei punti di forza e dei punti di debolezza, nonché delle opportunità e delle minacce che caratterizzano tale sistema. Dai risultati delle analisi sono state quindi individuati dieci obiettivi strategici, a ciascuno dei quali corrispondono altrettante azioni di intervento. Ricorda sinteticamente in proposito come le azioni individuate interessino la semplificazione delle procedure, la maggiore efficienza dei servizi, il miglioramento dell'accessibilità dei porti, l'integrazione delle catene logistiche, il potenziamento infrastrutturale, anche in relazione ai collegamenti terrestri, l'incentivazione della ricerca e dell'innovazione tecnologica, anche attraverso la collaborazione con le università e i centri di ricerca, l'efficientamento energetico e la sostenibilità ambientale, il finanziamento della gestione e degli investimenti, il coor-

dinamento e la programmazione centrale, l'adeguamento della *governance* della portualità italiana. Riguardo a quest'ultimo aspetto, osserva che una *governance* semplificata e più efficace avrebbe risultati positivi anche in termini di attrazione di investimenti privati e di incremento dell'occupazione, che costituiscono finalità fondamentali, in relazione alle quali si misurerà il successo del rilancio della portualità italiana. Osserva altresì che nel Piano si indica bene la situazione di debolezza dei poteri di coordinamento a livello centrale, che devono essere rivisti sotto il profilo organizzativo e funzionale, per assicurare l'effettiva attuazione di una strategia coerente e unitaria.

Sottolinea d'altra parte che il Piano di proposito non affronta il tema specifico del numero e, tanto meno, dell'individuazione delle future Autorità portuali. Ritiene che in questa fase sia decisivo concentrarsi sulla capacità dei porti italiani di essere un fattore di sviluppo per tutta l'economia del Paese e, attraverso l'integrazione con le filiere industriali e produttive, costituire un elemento fondamentale del sistema logistico del Paese. Per raggiungere questi obiettivi di fondo è necessaria una razionalizzazione e anche una riduzione del numero delle Autorità portuali. Le modalità con cui tale razionalizzazione sarà effettuata saranno peraltro individuate attraverso un approfondito confronto con i territori. Osserva altresì che sarà necessario pensare ad una nuova *governance*, caratterizzata da organi direttivi ristretti e, per altro verso, da comitati consultivi che permettano di dar voce a tutti i soggetti che hanno interesse rispetto all'attività dei porti.

Ritiene infine necessario soffermarsi sulla fase di attuazione del Piano in esame, che richiederà specifici interventi sia normativi sia amministrativi. Nel ricordare che, sotto il profilo legislativo, è stato inserito uno specifico criterio di delega relativo alla riforma della *governance* delle Autorità portuali nel disegno di legge delega per la riforma della pubblica amministrazione, segnala che il Ministero ha già istituito tavoli e sedi di confronto con gli

altri dicasteri per attuare quanto più tempestivamente possibile le indicazioni contenute nel Piano. Ciò vale in particolare per le misure di semplificazione delle procedure, in particolare per quanto concerne i dragaggi, il regolamento di disciplina delle concessioni, il coordinamento dei progetti e degli investimenti delle Autorità portuali, l'interoperabilità. Osserva infine che è già stato trasmesso alla Commissione europea il programma operativo nazionale delle infrastrutture, la cui approvazione a livello europeo permetterà di destinare significative risorse anche alla portualità, con particolare riferimento alle regioni meridionali.

Alberto PAGANI (PD) ringrazia il Ministro per aver assicurato la sua presenza in un passaggio parlamentare a suo giudizio di assoluta importanza per il futuro sviluppo del Paese. Osserva che la vera sfida della portualità italiana è quella di farsi trovare preparata ai cambiamenti che velocemente si stanno verificando nei traffici marittimi delle merci e dei passeggeri e in particolare ritiene che sia fondamentale un recupero di competitività dei porti italiani rispetto ai porti del Nord Europa, nei quali si registra un fortissimo volume di traffici che potrebbero in larga parte convergere nei porti italiani con un conseguente recupero di ricchezza del Paese pari a oltre 2 miliardi di euro all'anno. Rileva, infatti, che il recupero di competitività del sistema portuale e marittimo non deve passare soltanto attraverso il potenziamento delle infrastrutture, ma anche e soprattutto attraverso la semplificazione burocratica e lo snellimento delle procedure, in quanto i tempi di espletamento delle procedure nazionali scoraggiano le imprese estere che preferiscono rivolgersi a porti assai più lontani, dove tuttavia i procedimenti impiegano un tempo assai ridotto e compensano la maggiore lunghezza dei viaggi. Osserva che a suo parere andrebbe operata anche un'accurata selezione degli investimenti al fine di promuovere le infrastrutture che possano generare un maggiore sviluppo per il Paese. Riguardo al tema della *governance*,

che pur avendo assunto un forte rilievo mediatico non costituisce a suo giudizio la questione principale, concorda con la logica di aggregazione delle Autorità portuali, che tuttavia deve essere operata avendo riguardo a criteri oggettivi relativi ai volumi di traffico e in accordo con gli enti locali e le regioni che devono mantenere in ogni caso un ruolo importante.

Vincenzo GAROFALO (AP), nel sottolineare la grande rilevanza che il tema dei porti riveste per lo sviluppo del Paese, come dimostrato dal lungo dibattito parlamentare che si è svolto al riguardo, a partire dal decreto-legge « sblocca Italia » che ha fissato l'obiettivo del rilancio del traffico e della logistica, ritiene che le scelte politiche rispetto allo sviluppo del traffico marittimo necessitino di maggiore coraggio, e che la crescita debba essere valutata con parametri definiti su basi rigorose, ma senza eccessi di prudenza. Osserva con favore che il Piano tenta di dare soluzione a due problemi fondamentali che si sono posti nel settore della portualità ossia quello che definisce il cannibalismo tra autorità portuali e la conseguente sovrapposizione di interventi e obiettivi strategici tra un porto ed un altro e la mancata comunicazione dei singoli sistemi portuali con la catena logistica di riferimento. Ritiene che il sistema portuale italiano, se ben organizzato, possa costituire un competitore temibile per i porti del Nord Europa e invita pertanto il Governo ad implementare le infrastrutture ferroviarie al servizio dei porti e a definire sistemi di controllo delle attività portuali equi e non vessatori, sul modello di quelli degli altri Paesi europei. Sottolinea la necessità di una accurata selezione degli investimenti, ritenendo che il potenziamento di determinate infrastrutture portuali sia un elemento cardine della strategia dell'intero sistema. Quanto alla *governance* del sistema, osserva che più che del numero delle autorità portuali bisognerebbe discutere del coordinamento tra i vari sistemi portuali e del collegamento di questi con gli interporti nazionali, per rinforzare l'ossatura produttiva

del Paese e istituire un sistema portuale fortemente concorrenziale con il resto dell'Europa.

Roberta OLIVARO (SCpI), nel ringraziare il Ministro per il suo intervento, dal quale è emerso un condivisibile approccio pragmatico alle questioni che da tempo affliggono il sistema portuale italiano, ritiene che attraverso il Piano siano state affrontate gran parte delle difficoltà operative che si registrano nei porti. Condivide la logica di sistema insita nel Piano e l'idea di una regia nazionale degli interventi, attuata attraverso chiare linee di indirizzo e al riguardo ritiene importante che venga creata una struttura ministeriale *ad hoc* ovvero venga potenziata la competente Direzione generale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, giudicando importante l'esistenza di un unico referente per il settore. Quanto alla *governance* del sistema portuale, invita il Ministro a operare con coraggio senza cedere ai campanilismi, definendo in modo puntuale i poteri delle Autorità di sistema. Invita inoltre il Governo ad una riflessione generale sul tema della cantieristica, che a suo giudizio non dev'essere limitata alle nuove costruzioni ma anche alle riparazioni e alle demolizioni, anche intervenendo sulla normativa del settore che ad oggi risulta fortemente limitante. Riguardo al segmento terminalistico ritiene che in passato siano stati fatti interventi spesso inutili, che hanno creato un eccesso di capacità, con investimenti di grandi quantità di risorse che avrebbero potuto invece più utilmente essere destinate ad altri interventi. Quanto allo sportello unico, osserva che esso esplica la sua maggiore efficacia se lo si considera non soltanto un'unica piattaforma informatica, ma un sistema unico di controllo. Auspica che venga attuato con decisione uno snellimento delle procedure volto a far recuperare al Paese competitività anche attraverso una interpretazione della normativa in modo estensivo e non restrittivo. Richiama inoltre la questione delle zone economiche speciali, rilevando che queste possono costituire un'occasione di rilancio, come è accaduto per i porti del Nord Africa.

Mirella LIUZZI (M5S), nel sottolineare l'importanza del Piano in esame in quanto coinvolge un settore produttivo strategico, soprattutto per un Paese, come l'Italia, che vanta una grandissima estensione costiera, richiama l'attenzione del Ministro su alcune criticità in esso contenute. In primo luogo osserva che il Piano, pur proponendo una logica di sistema, non specifica il numero delle Autorità portuali che si intendono individuare, richiamando soltanto i porti cosiddetti *core* e lasciando aperti i dubbi sulla classificazione di porti come quello di Civitavecchia che, pur non compresi nella rete *core*, risultano di assoluto rilievo per i traffici marittimi. In secondo luogo richiama l'attenzione del Governo sulla difficile situazione che si è creata riguardo alla *governance* di alcuni porti, in relazione alla nomina di soggetti privi dei requisiti di competenza richiesti e all'abuso dello strumento del commissariamento. Ricorda, al riguardo, che già in occasione dell'esame del disegno di legge di delega per la riforma delle amministrazioni pubbliche, il proprio Gruppo ha espresso notevoli perplessità in relazione all'introduzione di una delega al Governo per la riforma della *governance* delle Autorità portuali, che non reca i necessari criteri direttivi e che si configura a suo giudizio come una delega in bianco, ritenendo preferibile che la discussione si fosse svolta in Parlamento. Invita pertanto il Governo a tener conto, nel decreto legislativo di attuazione della suddetta delega, della situazione che si è determinata in alcune Autorità portuali, con particolare riguardo alla definizione di requisiti stringenti rispetto ai carichi penali dei candidati presidenti delle Autorità portuali. Sempre in ordine alla *governance* ritiene che i territori debbano avere un ruolo di rilievo e giudica apprezzabile al riguardo il richiamo posto nel disegno di legge all'articolo 117 della Costituzione. Quanto al piano regolatore dei porti osserva che esso costituisce uno strumento di forza dell'autorità di sistema; osserva d'altra parte che le decisioni in esso assunte non possono prevalere sugli strumenti di pianificazione urbanistica degli

enti locali. Sul tema dei dragaggi, pur condividendo lo spirito di semplificazione del piano, ritiene opportuno che venga fatta una valutazione attenta sui possibili impatti ambientali.

Settimo NIZZI (FI-PdL), nel ringraziare il Ministro per il proprio intervento, manifesta le proprie preoccupazioni riguardo alle scelte richiamate e al nuovo assetto che avranno le autorità portuali. In primo luogo rileva che le risorse richiamate dal Ministro nel suo intervento, che hanno ricevuto un primo vaglio informale da parte della Commissione europea, saranno destinate ad alcune regioni del meridione ma non alla Sardegna. Al riguardo invita il Governo a porre un'adeguata attenzione al problema dell'insularità, al fine di garantire ai cittadini sardi gli stessi diritti degli altri cittadini e sottolinea, in proposito, che le risorse destinate alla continuità territoriale, pari a 72 milioni di euro annui, corrispondono a circa la metà di quelle stanziare dalla Francia per assicurare la continuità territoriale con la Corsica, che ha un numero di abitanti ben inferiore a quello della Sardegna. Riguardo alla *governance* ritiene che, indipendentemente dall'assetto che prenderà il sistema portuale, debbano essere coinvolti nella fase istruttoria i sindaci dei territori che sono attualmente sede di Autorità portuale. Osserva che un elemento di grande rilievo e di cui i porti italiani hanno assoluto bisogno è costituito dall'applicazione di regole certe all'interno delle aree portuali e all'omogeneità delle procedure tra i vari porti nazionali, affinché non si creino discriminazioni per diverse interpretazioni delle regole nei vari scali portuali. Con particolare riguardo alla Sardegna, fa presente che l'Autorità portuale del Nord Sardegna, che comprende i porti di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres, registra un volume di traffici tre volte superiore a quello del porto di Cagliari e chiede quindi al Ministro quali saranno i criteri di selezione, all'interno delle regioni, delle nuove Autorità portuali.

Stefano QUARANTA (SEL), nel sottolineare che il Piano costituisce un'occasione importante di confronto, ribadisce le critiche, già manifestate del proprio Gruppo nel corso dell'esame del disegno di legge delega per la riforma della pubblica amministrazione, riguardo al conferimento di una delega in bianco al Governo sul riordino del sistema portuale, materia che a suo giudizio avrebbe dovuto trovare adeguata trattazione in ambito parlamentare. Ritiene che la logica di una regia nazionale e della semplificazione della *governance* debba andare di pari passo con l'autonomia finanziaria e invita pertanto il Governo a definire in maniera chiara i poteri delle nuove Autorità portuali. Sottolinea inoltre la necessità che i vertici dei sistemi portuali siano scelti sulla base di requisiti di competenza e non sulla base di logiche squisitamente politiche, come avvenuto in passato per alcune autorità. Infine richiama l'attenzione sulla necessità di valorizzare il lavoro portuale, preservandone le elevate competenze, e di valorizzare in generale il ruolo della portualità per l'intero Paese, sottolineando che essa non riguarda le singole città in cui hanno sede i porti, ma costituisce un importante volano di sviluppo nazionale, anche per quanto concerne il tema dell'innovazione. Invita infine il Ministro a istituire delle apposite sessioni in cui fare un bilancio puntuale del funzionamento delle Autorità portuali, anche al fine di verificare l'adeguatezza delle innovazioni che sono state introdotte.

Anna Maria CARLONI (PD), nel ringraziare il Ministro per la sua presenza nel corso dell'esame di un atto programmatico a suo giudizio molto importante, sottolinea con favore gli elementi positivi di carattere metodologico in esso contenuti e la chiara indicazione di obiettivi strategici, ma ritiene opportuno sottolineare anche quelli che a suo giudizio rappresentano elementi di criticità della riforma del sistema portuale che viene prospettata. In particolare giudica opportuno che siano date indicazioni chiare e precise riguardo ai dragaggi, al fine di evitare la sovrapposizione di competenze tra Ministero

delle infrastrutture e dei trasporti e Ministero dell'ambiente, che venga affrontata la questione dei siti di interesse nazionale, vale a dire dei siti contaminati, determinando con chiarezza la disciplina relativa alla loro gestione, cui nel Piano è fatto un vago riferimento, e che sia superata l'attuale normativa che penalizza fortemente la costruzione delle casse di colmata. Invita infine il Governo, coinvolgendo adeguatamente i territori, ad attuare scelte strategiche riguardo ai porti maggiormente produttivi e capaci di generare sviluppo, non considerando i campanilismi, e a superare gli attuali commissariamenti.

Vincenza BRUNO BOSSIO (PD), nel condividere l'impostazione generale del Piano, tesa a far diventare l'Italia un paese maggiormente competitivo sui traffici marittimi, osserva che il tema della *governance* è a suo giudizio strategico e che nella definizione del futuro sistema portuale alcune questioni devono essere esaminate con attenzione prima di addivenire a qualsiasi scelta. In particolare, pur non essendo ancora definiti i termini di selezione delle Autorità portuali, e ferma restando la necessaria discussione preliminare con i territori, giudica importante che non si determinino elementi che possano frenare lo sviluppo auspicato. Seppur non ritenendo in via pregiudiziale scorretto non far coincidere le nuove Autorità portuali con i territori regionali, invita il Governo a valutare con attenzione l'aggregazione di porti posti in regioni diverse e che perseguono diverse finalità, e richiama al riguardo il porto di Gioia Tauro che troverebbe un'adeguata collocazione di sistema con i porti di Reggio Calabria, Vibo Valentia e Crotone, piuttosto che con il porto di Messina.

Ivan CATALANO (SCpI) ritiene che, rispetto ad un Piano con una così forte carica innovativa, debba essere fatta una adeguata verifica dell'impatto che la sua applicazione potrà avere sull'attività del settore. Invita il Governo a valutare l'opportunità di impiegare le risorse già stan-

ziate per lo sviluppo del settore ferroviario, pari a 100 milioni annui, per promuovere il trasporto combinato ferro-mare. In ultimo, come già fatto in occasione di un atto di sindacato ispettivo recentemente discusso in Assemblea, giudica opportuno che si pervenga ad uno *standard* unico di comunicazione per i dati del settore logistico, superando il sistema definito da Uirnet, che costituisce di fatto una sovrapposizione del sistema utilizzato dal porto di Genova.

Tino IANNUZZI (PD) reputa importante e positiva la volontà del Governo di realizzare una riforma incisiva nel settore della portualità e della logistica, a suo giudizio strategico per il Paese, che innovi la disciplina di cui alla legge n. 84 del 1994. Giudica fondamentali gli obiettivi stabiliti nel Piano di semplificazione, snellimento e velocizzazione delle diverse attività amministrative inerenti al settore portuale, e l'unificazione delle procedure doganali, ritenendo questa una scelta di fondo decisiva per la crescita di efficienza e produttività del comparto, volta alla realizzazione in tempi certi e veloci delle opere infrastrutturali indispensabili per rendere i porti nazionali più moderni e competitivi. Giudica con favore l'istituzione dello sportello unico dei controlli collegati all'entrata ed all'uscita delle merci dal territorio nazionale, nonché il rafforzamento dell'istituto del piano regolatore portuale, l'eliminazione di vincoli burocratici paralizzanti, l'accelerazione dei procedimenti e la creazione per ciascuna area portuale di una rete complessiva e moderna di collegamenti infrastrutturali e di piattaforme logistiche. Non condivide, invece, il riferimento ai porti *core* inseriti nelle reti transeuropee di trasporto TEN-T, ai fini della istituzione, in luogo delle attuali Autorità portuali, di Autorità di sistema portuale, in quanto esso non tiene conto delle novità contenute nel disegno di legge delega per la riforma della pubblica amministrazione già approvato dalla Camera e attualmente all'esame del Senato. Ricorda infatti che l'articolo 8, comma 1, lettera f) del citato disegno di

legge conferisce una delega al Governo per la razionalizzazione e semplificazione della disciplina delle Autorità portuali, senza porre altri criteri direttivi esclusivi, vincolanti e dettagliati. Condivide la scelta operata nel disegno di legge di prevedere principi più generali per attuare la riforma, attraverso un confronto di merito approfondito con le diverse realtà portuali, con le regioni e gli enti locali. Ritiene preferibile al riguardo che venga operata una valutazione ampia ed approfondita delle questioni rispetto al mero ed automatico richiamo ai porti *core* della rete TEN-T, anche in ragione del fatto che le specificità del sistema portuale italiano lo rendono molto differente dalla realtà portuali di altri Paesi. Auspica quindi che si pervenga alla definizione di un sistema che da un lato superi i localismi e dall'altro scongiuri una mera ricentralizzazione, tenendo conto di specifici criteri, quali la capacità di spesa in investimenti dimostrata da ciascuna Autorità portuale, i *trend* di traffico, l'andamento delle entrate correnti, la situazione geografica e territoriale delle diverse regioni e i collegamenti infrastrutturali in esse presenti. Osserva che la mera applicazione del criterio dei porti *core* delle reti TEN-T porterebbe, con una scelta a suo giudizio sbagliata, dannosa e ingiustificata, alla automatica soppressione della Autorità portuale di Salerno, che si è segnalata a livello nazionale per la sua efficienza, dimostrando, dal 2001 al 2014, elevata capacità di spesa delle risorse in investimenti infrastrutturali, triplicando il traffico merci e raddoppiando quello passeggeri, triplicando le entrate correnti e, in controtendenza nazionale, registrando anche negli anni della crisi un consistente aumento dei traffici.

Ludovico VICO (PD) ritiene il Piano in discussione indispensabile per la valorizzazione dei traffici marittimi e per lo sviluppo del Paese e apprezza il potenziamento della logistica come elemento di supporto al trasporto marittimo delle merci. Osserva che la nuova struttura del sistema portuale non può prescindere dal

disegno delle infrastrutture strategiche definito in sede europea e in particolare dai corridoi transeuropei di trasporto e auspica che il sistema logistico si ancori saldamente a quelli che si definiscono *core port* e alla rete centrale europea.

Magda CULOTTA (PD) osserva che tra gli obiettivi del Piano non è ricompreso il potenziamento del settore cantieristico, fondamentale per alcuni porti nazionali. Quanto alla *governance* del sistema, la cui definizione è rinviata ad un momento successivo, rilevando che tra i porti nazionali non vengono contemplati quelli di Catania e Termini Imerese, chiede al Ministro se questo sia dovuto all'intenzione di un loro futuro accorpamento rispettivamente con le Autorità portuali di Augusta e di Palermo.

Il ministro Graziano DELRIO ritiene di poter affermare che dall'ampio dibattito emerge un giudizio complessivamente positivo sul Piano in esame. Dichiarò di comprendere che dal legame con il territorio possano derivare preoccupazioni riguardo al destino di singole Autorità portuali. Ribadisce tuttavia l'invito a focalizzarsi sulle linee strategiche del Piano, dal momento che l'individuazione delle future Autorità portuali avrà luogo in una fase successiva e sarà effettuata attraverso il confronto con i territori e il coinvolgimento dei competenti organi parlamentari. In ogni caso invita a riflettere che difendere le Autorità portuali, così come oggi si configurano, non significa difendere i porti, perché è sua convinzione che i porti si rafforzeranno e trarranno vantaggio dall'aggregazione delle Autorità portuali esistenti. In generale del resto, alcuni accorpamenti, anche in relazione alle Autorità portuali citate nel dibattito, sono necessari e inevitabili. Più in generale ritiene che ciò non comporti né un depauperamento né un'imposizione per i singoli territori e centri interessati; i sistemi di federalismo efficienti dimostrano infatti che una adeguata gestione di ampie competenze assegnate a livelli di governo territoriali si congiunge con un potere

centrale forte e capace di elaborare e attuare scelte strategiche. Per quanto riguarda il richiamo specifico all'Autorità portuale di Civitavecchia, è pienamente consapevole dell'importanza che essa riveste, pur non essendo inserita nella rete centrale TEN-T.

Ritiene altresì meritevoli di una particolare considerazione alcuni altri temi richiamati nel dibattito. Condivide interamente la sottolineatura dell'importanza della cantieristica, anche per lo sviluppo dei porti. Sotto il profilo infrastrutturale, giudica essenziali i collegamenti ferroviari al servizio dei porti, anche sotto il profilo dell'adeguatezza dei treni che possono essere impiegati. In proposito ribadisce il proprio assenso per l'ecobonus, sia con riferimento al trasporto per ferro, sia con riferimento a quello per mare.

Per quanto riguarda la semplificazione in materia di escavi e dragaggi, sottolinea che essa deve essere intesa come l'adeguamento alle migliori pratiche europee, senza diminuire in alcun modo i livelli di protezione ambientale. In ogni caso è assolutamente necessario rimuovere tutti i fattori che a livello normativo e regolatorio penalizzano la competitività e l'efficienza dei porti italiani rispetto a quelli di altri Paesi europei e, in particolare, dell'Europa settentrionale. Per quanto concerne la *governance*, ribadisce di essere orientato per un modello snello, nel quale i ruoli decisionali sono attribuiti a persone competenti. Sul tema specifico, segnalato nel dibattito, della piattaforma logistica, osserva che essa è stata creata e implementata. A questo punto ritiene opportuno verificare se possa dimostrarsi utile, anche operando i necessari aggiornamenti, in modo da non gettare le risorse finanziarie che vi sono state destinate.

Ribadisce infine la piena disponibilità al dialogo con il territorio, senza alcuna volontà accentratrice, ma, al tempo stesso, con la determinazione di attuare, mediante un leale rapporto di collaborazione istituzionale, tutte le decisioni che potranno essere utili per rafforzare i porti italiani, renderli capaci di cogliere le opportunità che derivano dalle prospettive di

crescita dei traffici marittimi e trasformarli in un elemento di forza fondamentale per il sistema logistico e, più in generale, per tutto il sistema economico del Paese.

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

**La seduta termina alle 15.25.**

#### SEDE CONSULTIVA

*Mercoledì 29 luglio 2015. — 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 15.25.**

**Legge annuale per il mercato e la concorrenza.**

**C. 3012 Governo e abb.**

(Parere alle Commissioni VI e X).

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

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento in oggetto, rinviato nella seduta del 23 luglio 2015.

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.

Roberta OLIARO (SCpI), *relatrice*, illustra la propria proposta di parere favorevole con osservazioni (*vedi allegato*).

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO esprime il proprio assenso sulla proposta di parere del relatore.

Michele DELL'ORCO (M5S), nel ringraziare la relatrice per aver inserito nel parere una specifica osservazione sulla tematica del *car pooling*, fa presente che nel corso della discussione del disegno di legge annuale per il mercato e la concorrenza presso le Commissioni competenti in sede referente alcuni deputati del Gruppo del Partito Democratico hanno presentato emendamenti volti a favorire il sistema di trasporto effettuato da conducenti non professionali e a legalizzare quello che a suo giudizio si configura come una vera e propria pratica di abusivismo. Chiede pertanto precisazioni riguardo alla posizione del Gruppo del Partito Democratico sul tema dei servizi di trasporto pubblico non di linea.

Michele Pompeo META, *presidente*, ricorda che la Commissione non è chiamata ad esprimersi sugli emendamenti presentati presso le Commissioni competenti in sede referente ma, che potrà farlo sul nuovo testo, come risultante dagli emendamenti approvati, nel caso in cui le modifiche investano in modo rilevante le sue competenze.

Matteo MAURI (PD) rinviando alle precisazioni fornite dal Presidente per quanto concerne gli aspetti procedurali, sul merito dell'osservazione del collega Dell'Orco ribadisce, come da lui sottolineato più volte nel corso dei lavori della Commissione, l'esigenza di definire in modo chiaro le modalità di svolgimento dell'attività di *car pooling* e di individuare un perimetro di legalità per tutti i servizi di trasporto urbano non di linea. Esprimendo il proprio personale disaccordo sulla introduzione di normative che intendono legalizzare situazioni che possano configurare elementi di abusivismo, fa presente che sul tema è stata avviata dalla Commissione una discussione approfondita. In ogni caso sottolinea che non si può trascurare il confine tra ciò che è legale e ciò che non lo è e, sulla base dell'ordinamento vigente,

il servizio di trasporto prestato da un conducente sprovvisto di licenza o comunque delle necessarie autorizzazioni è contrario alla legge. Su questo aspetto del resto sono intervenute recenti sentenze che non lasciano margine di dubbio.

Ivan CATALANO (SCpI) sottolinea, rispetto a quanto osservato dal collega Del'Orco, che nella proposta di parere della relatrice non vi è alcuna intenzione di superare il perimetro definito dalle recenti sentenze in materia, mentre si intendono superare gli ostacoli e i vincoli che sono stati posti a livello normativo rispetto all'esercizio dei servizi pubblici non di linea, con particolare riferimenti al noleggio con conducente. Fa presente altresì che con l'osservazione contenuta nel parere si promuove, tra l'altro, l'utilizzo delle piattaforme telematiche con riferimento sia al servizio di taxi sia al servizio di noleggio con conducente, nella convinzione che entrambe le tipologie di servizio possano avvantaggiarsi di tale strumento.

La Commissione approva la proposta di parere favorevole con osservazioni della relatrice (*vedi allegato*).

**La seduta termina alle 15.35.**

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

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 15.35 alle 15.40.

**AUDIZIONI INFORMALI**

*Mercoledì 29 luglio 2015.*

**Audizione di rappresentanti di Microsoft Italia, nell'ambito dell'esame della proposta di legge C. 2520 Quintarelli ed altri, recante « Disposizioni in materia di fornitura dei servizi della rete internet per la tutela della concorrenza e della libertà di accesso degli utenti ».**

L'audizione informale è stata svolta dalle 15.40 alle 16.

ALLEGATO

**Legge annuale per il mercato e la concorrenza.  
(C. 3012 Governo e abb.).**

**PARERE APPROVATO**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato il disegno di legge recante Legge annuale per il mercato e la concorrenza (C. 3012 Governo e abb.),

premesso che:

le disposizioni di cui all'articolo 3, comma 1, capoverso ART. 132-*ter*, comma 1, lettera *d*), nel prevedere che, a fronte dell'ottenimento di uno sconto significativo, l'assicurato rinunci a cedere il diritto al risarcimento in assenza del consenso dell'assicuratore, paiono limitare in misura eccessiva la facoltà di cessione del credito;

le disposizioni di cui alle lettere *e*) ed *f*) del comma 1 e al comma 4 del medesimo capoverso, nel prevedere che, sempre a fronte di uno sconto significativo rispetto al prezzo della polizza, il risarcimento sia prestato in forma specifica ad opera di riparatori convenzionati con l'impresa di assicurazione ovvero sia prestato per equivalente nei limiti dei costi di riparazione preventivati dai riparatori convenzionati, rappresentano un vincolo troppo stringente rispetto alle modalità di conseguire il risarcimento del danno;

il complesso delle misure richiamate nei precedenti paragrafi è suscettibile altresì di determinare distorsioni nel settore delle imprese di autoriparazione;

le disposizioni di cui all'articolo 6, comma 1, capoverso ART. 135, commi 3-*bis* e 3-*ter*, che prescrivono, in caso di sinistri con soli danni alle cose, che l'identifica-

zione di eventuali testimoni sul luogo di accadimento dell'incidente debba risultare dalla denuncia di sinistro, da effettuarsi entro tre giorni dall'incidente, nonché dalla richiesta di risarcimento, compiono fortemente la possibilità di dimostrare il diritto al risarcimento del danno, mentre possono risultare scarsamente efficaci per quanto concerne il contrasto alle frodi;

le disposizioni di cui all'articolo 18 abrogano, con decorrenza dal 10 giugno 2016, l'affidamento in via esclusiva a Poste italiane, quale fornitore del servizio universale, dei servizi inerenti alle notificazioni e comunicazioni di atti giudiziari e dei servizi inerenti alle notificazioni delle violazioni del codice della strada ai sensi dell'articolo 4 del decreto legislativo 22 luglio 1999, n. 261; pare opportuno, verificare tale iniziativa anche in considerazione delle prospettive future di Poste Italiane sulla base delle decisioni assunte dal Governo,

esprime

**PARERE FAVOREVOLE**

*con le seguenti osservazioni:*

*a)* con riferimento all'articolo 3, comma 1, valutino le Commissioni competenti l'opportunità di sopprimere la lettera *d*) del comma 1 del capoverso ART. 132-*ter*;

*b)* con riferimento all'articolo 3, comma 1, valutino le Commissioni competenti l'opportunità di sopprimere le let-

tere *e*) ed *f*) del comma 1 del capoverso ART. 132-ter e il comma 4 del medesimo capoverso; conseguentemente siano riformulate le disposizioni di cui all'articolo 10, comma 1, capoverso ART. 149-bis, comma 2, nel senso di prevedere che, laddove il danneggiato effettui la riparazione avvalendosi di imprese di autoriparazione di propria fiducia, senza ricorrere alla cessione del credito, la somma dovuta a titolo di risarcimento sia liquidata direttamente al danneggiato stesso, previa presentazione di fattura;

*c*) con riferimento all'articolo 3, comma 1, valutino le Commissioni competenti l'opportunità di prevedere, al primo periodo del comma 3 del capoverso ART. 132-ter, che i costi di installazione, disinstallazione, sostituzione, funzionamento e portabilità sono sostenuti direttamente dall'impresa di assicurazione, in conformità con quanto già previsto dal comma 1 dell'articolo 132 del codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo n. 209 del 2005, fermo restando lo sconto significativo determinato ai sensi dei commi 1 e 2 del medesimo capoverso;

*d*) con riferimento all'articolo 6, comma 1, valutino le Commissioni competenti l'opportunità di sopprimere i commi 3-bis e 3-ter del capoverso ART. 135;

*e*) con riferimento all'articolo 8, comma 1, valutino le Commissioni competenti l'opportunità di prevedere, al comma 2 del capoverso ART. 145-bis, che i dati sull'attività del veicolo registrati dai meccanismi elettronici siano inviati, oltre che alle imprese di assicurazione, anche al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per essere utilizzati esclusivamente per finalità di coordinamento del traffico e della logistica;

*f*) valutino le Commissioni competenti l'opportunità di introdurre, nell'ambito delle misure concernenti la disciplina della RC Auto, disposizioni volte ad assicurare che, in caso di riduzione del premio dovuta al comportamento virtuoso dell'assicurato, le imprese di assicurazione appli-

chino il livello di premio più basso praticato nel territorio nazionale, senza che sul prezzo della polizza incidano variazioni determinate in ragione del territorio;

*g*) con riferimento all'articolo 18, valutino le Commissioni competenti l'opportunità, nel determinare la decorrenza dell'abrogazione della riserva in via esclusiva a Poste italiane dei servizi di cui all'articolo 4 del decreto legislativo n. 261 del 1999, di verificare tale iniziativa anche in considerazione delle prospettive future di Poste Italiane sulla base delle decisioni assunte dal Governo;

*h*) valutino le Commissioni competenti l'opportunità di introdurre nel disegno di legge in esame disposizioni volte a rendere più adeguata, anche sotto il profilo della promozione della concorrenza, la disciplina in materia di autoservizi pubblici non di linea; al riguardo si segnala in particolare l'esigenza: 1) di prevedere l'utilizzo di piattaforme telematiche per l'esercizio sia del servizio di taxi e dei servizi integrativi, sia del servizio di noleggio con conducente; 2) di abrogare misure che penalizzano immotivatamente l'esercizio dell'attività di noleggio con conducente, quali l'obbligo di avanzare presso la rimessa la richiesta della prestazione, l'obbligo di stazionamento dei mezzi all'interno delle rimesse o presso i pontili di attracco, gli obblighi relativi alla collocazione della sede del vettore e della rimessa nel territorio del comune che ha rilasciato l'autorizzazione, le limitazioni rispetto all'esercizio dell'attività nel territorio di comuni diversi da quello che ha rilasciato l'autorizzazione, l'obbligo per cui l'inizio e il termine di ogni singolo servizio di noleggio con conducente devono avvenire presso la rimessa; 3) di introdurre, al fine di rimarcare la distinzione tra i servizi di taxi e i servizi di noleggio con conducente, l'espressa previsione che la richiesta di servizio di noleggio con conducente non può essere accettata, se avanzata dall'utente direttamente al veicolo su strada;

*i*) valutino le Commissioni competenti l'opportunità di introdurre nel disegno di

legge in esame disposizioni che inseriscano, anche al fine di promuovere la tutela della concorrenza e di evitare distorsioni del mercato, una definizione del *car pooling* come servizio di trasporto non remunerato, basato sull'uso di veicoli pri-

vati condiviso tra due o più persone che percorrano uno stesso itinerario, o parte di esso e che siano messe in contatto tramite servizi forniti da intermediari pubblici o privati, anche attraverso l'utilizzo di strumenti informatici.