

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

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

##### INTERROGAZIONI:

Sulla pubblicità dei lavori .....	100
5-10107 Prodana: Criticità del settore del trasporto passeggeri mediante autobus turistici, con particolare riguardo ai fenomeni di distorsione della concorrenza .....	101
<i>ALLEGATO 1 (Testo integrale della risposta)</i> .....	110
5-12105 Franco Bordo: Incompletezza delle soluzioni di ricerca e di acquisto dei titoli di viaggio offerte da Trenitalia attraverso la sua piattaforma telematica .....	101
<i>ALLEGATO 2 (Testo integrale della risposta)</i> .....	111
5-12566 Crivellari: Tempi di recepimento nell'ordinamento nazionale della direttiva europea sui servizi di informazione fluviale (Ris) e conseguente adeguamento e rilancio del sistema idroviario .....	101
<i>ALLEGATO 3 (Testo integrale della risposta)</i> .....	112

##### ATTI DEL GOVERNO:

Sulla pubblicità dei lavori .....	102
Schema di decreto legislativo recante disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84. Atto n. 455 ( <i>Seguito dell'esame ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e rinvio</i> ) .....	102
<i>ALLEGATO 4 (Proposta di parere del relatore)</i> .....	113

##### SEDE CONSULTIVA:

Sulla pubblicità dei lavori .....	103
DL 148/2017: Disposizioni urgenti in materia finanziaria e per esigenze indifferibili. C. 4741 Governo, approvato dal Senato (Parere alla V Commissione) ( <i>Esame e rinvio</i> ) .....	103
Legge quadro sui diritti di cittadinanza delle persone sorde, con disabilità uditiva in genere e sordocieche. C. 4679, approvata dal Senato (Parere alla XII Commissione) ( <i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i> ) .....	108
<i>ALLEGATO 5 (Parere approvato)</i> .....	119

##### INTERROGAZIONI

Martedì 21 novembre 2017. — Presidenza della vicepresidente Deborah BERGAMINI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

**La seduta comincia alle 14.05.**

##### Sulla pubblicità dei lavori.

Deborah BERGAMINI, *presidente*, comunica che è stata avanzata la richiesta che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante l'impianto audiovisivo a circuito chiuso.

Non essendovi obiezioni, ne dispone l'attivazione.

**5-10107 Prodanì: Criticità del settore del trasporto passeggeri mediante autobus turistici, con particolare riguardo ai fenomeni di distorsione della concorrenza.**

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

Aris PRODANI (Misto), replicando, ringrazia il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per la disponibilità manifestata a partecipare ad un gruppo interministeriale di lavoro per esaminare la situazione ed elaborare possibili proposte operative per rimuovere i fattori distorsivi del settore, al contempo sottolineando che si sarebbe aspettato dal Governo qualcosa di maggiore impatto.

Ricorda che molte delle iniziative di sindacato ispettivo che hanno riguardato la problematica oggetto dell'interrogazione in titolo pur riferendosi, in specie, solo ad alcune aree del Paese, coinvolgevano di fatto, per le ricadute effettive dei singoli episodi, il territorio italiano nella sua interezza.

Segnala che Federnoleggio ha avanzato la richiesta che siano adottate specifiche misure per soccorrere un settore in crisi e invita il Governo a dare una risposta, nei fatti, nel senso auspicato.

**5-12105 Franco Bordo: Incompletezza delle soluzioni di ricerca e di acquisto dei titoli di viaggio offerte da Trenitalia attraverso la sua piattaforma telematica.**

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

Franco BORDO (MDP), replicando, prende atto che il Governo segnala che Trenitalia ha ottemperato alle prescrizioni di AGCOM, osservando, peraltro, che l'Esecutivo non poteva, purtroppo, che confermare quanto successo: cioè che una delle più grandi aziende di proprietà pubblica

del Paese ha esercitato un'attività commerciale in modo scorretto e che per questo, essendo stata colta sul fatto, è stata punita dall'AGCOM con una sanzione di non lieve entità.

Sottolinea che quanto accaduto è molto grave. Ritiene tuttavia quasi altrettanto grave che quanto accaduto dimostri che non c'è stata su Trenitalia un'efficace attività di vigilanza da parte dello Stato che potesse prevenire un simile comportamento.

**5-12566 Crivellari: Tempi di recepimento nell'ordinamento nazionale della direttiva europea sui servizi di informazione fluviale (Ris) e conseguente adeguamento e rilancio del sistema idroviario.**

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

Diego CRIVELLARI (PD), replicando, segnala che conosceva bene il carattere di non obbligatorietà del recepimento della direttiva europea in materia ma che, tuttavia, seguendo il dibattito in corso da molto tempo in seno agli operatori del settore del trasporto fluviale, appare sempre più evidente la necessità di adottare una normativa relativa ai servizi di informazione fluviale adeguata ai tempi. In tal senso ritiene che il recepimento della direttiva europea n. 2005/44 sia fondamentale per dare supporto a questa tipologia trasporto.

Accoglie con favore le notizie date dal rappresentante del Governo circa lo stato del lavoro istruttorio che, auspica anch'egli, dovrebbe terminare entro l'anno. Sottolinea, però, che la fase più importante è quella successiva, nel 2018, quando si tratterà di sciogliere la riserva sull'opportunità di recepire la predetta direttiva, fase in cui, auspica, il Governo vorrà coinvolgere gli enti locali interessati alla problematica.

Deborah BERGAMINI, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

**La seduta termina alle 14.20.**

**ATTI DEL GOVERNO**

Martedì 21 novembre 2017. — Presidenza della vicepresidente Deborah BERGAMINI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

**La seduta comincia alle 14.20.****Sulla pubblicità dei lavori.**

Deborah BERGAMINI, *presidente*, comunica che è stata avanzata la richiesta che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante l'impianto audiovisivo a circuito chiuso.

Non essendovi obiezioni, ne dispone l'attivazione.

**Schema di decreto legislativo recante disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84.**

**Atto n. 455.**

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

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

Deborah BERGAMINI, *presidente*, avverte che è stato espresso il prescritto parere da parte della Conferenza unificata, pur non formalmente pervenuto.

Ricorda inoltre che la disposizione di delega fissa il termine di esercizio al prossimo 14 dicembre 2017 e che il Governo, qualora non intenda conformarsi ai pareri parlamentari, deve trasmettere nuovamente i testi alle Camere, che hanno ulteriori dieci giorni per esprimersi.

Mario TULLO (PD), *relatore*, osserva che l'atto all'esame ha rappresentato la possibilità di riprendere la discussione in materia in questo scorcio di legislatura,

completando un percorso di riconfigurazione della portualità italiana intrapreso negli anni scorsi.

Nel corso dei lavori della Commissione sono giunti contributi da parte dei colleghi di grande utilità per la proposta di parere che intende formulare. Sottolinea taluni aspetti particolarmente qualificanti del testo all'esame e oggetto del dibattito in Commissione: le questioni relative alla riforma della *governance* della portualità e ai Comitati di gestione; le problematiche connesse al lavoro portuale, peraltro segnalate anche nel parere del Consiglio di Stato; una prima verifica del grado di funzionalità della riforma del 2016 e delle nuove Autorità di sistema portuale che ne sono il portato; le riflessioni sull'autonomia finanziaria, aspetto, quest'ultimo, che rappresenta il perfezionamento della riforma della portualità.

Ricordando che si era astenuto dal presentare la proposta di parere prima che si fosse espressa la Conferenza Unificata, avendo adesso potuto esaminare i contenuti del parere reso – in quanto pubblicato *on line* – formula quindi la proposta di parere con condizioni e osservazioni che tiene in considerazione quanto emerso dal dibattito in Commissione (*vedi allegato 4*).

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO conferma che la Conferenza Unificata ha reso un parere contenente osservazioni non vincolanti, mentre l'ANCI ha vincolato il parere favorevole ad un'apposita proposta emendativa relativa alla partecipazione dei sindaci nel Comitato di gestione.

In considerazione dell'articolata proposta di parere formulata dal relatore si riserva di esprimere compiute valutazioni nella prossima seduta.

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

**La seduta termina alle 14.25.**

**SEDE CONSULTIVA**

Martedì 21 novembre 2017. — Presidenza della vicepresidente Deborah BERGAMINI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

**La seduta comincia alle 14.25.****Sulla pubblicità dei lavori.**

Deborah BERGAMINI, *presidente*, comunica che è stata avanzata la richiesta che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante l'impianto audiovisivo a circuito chiuso.

Non essendovi obiezioni, ne dispone l'attivazione.

**DL 148/2017: Disposizioni urgenti in materia finanziaria e per esigenze indifferibili.**

**C. 4741 Governo, approvato dal Senato.**

(Parere alla V Commissione).

*(Esame e rinvio).*

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Deborah BERGAMINI, *presidente*, ricorda che l'esame del provvedimento in titolo dovrà concludersi entro la seduta di domani.

Federico FAUTTILLI (DeS-CD), *relatore*, illustra i principali contenuti del provvedimento di competenza della Commissione.

In particolare, l'articolo 6 comma 4-*bis*, introdotto al Senato, riguarda le dotazioni del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera. Semplicemente, si autorizza il Ministero alla permuta di materiali o prestazioni con altri soggetti, al fine di contenere le spese per ricerca, ammodernamento e manutenzione delle suddette dotazioni, secondo le modalità attuative fissate con decreto interministeriale.

L'articolo 12 modifica le procedure di cessione di Alitalia, già previste dal decreto-legge n. 50 del 2017. Al riguardo, il termine è esteso al 30 aprile 2018 (comma 1). Secondo quanto segnalato dalla relazione governativa la finalità è quella di disporre di un tempo maggiore « per l'espletamento di una fase negoziale volta a migliorare le offerte » raccolte nel corso della procedura in corso che « ha incontrato una serie di ostacoli e contraccolpi legati ad accadimenti contingenti e straordinari nell'ambito del settore del trasporto aereo (quali il dissesto di Air Berlin e la crisi operativa di Ryan Air) che hanno indotto taluni operatori del settore a manifestare l'esigenza di disporre di un maggior tempo ».

Il comma 2 incrementa di 300 milioni di euro, da erogarsi nel 2018, il finanziamento a titolo oneroso di 600 milioni di euro, già disposto dal citato decreto-legge n. 50, prorogando fino al 30 settembre 2018 la durata del finanziamento già concesso per il 2017. La restituzione dovrà avvenire entro il termine dell'esercizio (2018).

La norma esplicita che tale misura è finalizzata a garantire l'adempimento delle obbligazioni di trasporto assunte dalla amministrazione straordinaria, nonché assicurare la regolare prosecuzione dei servizi di collegamento aereo e consentire la piena definizione della procedura di amministrazione straordinaria.

La medesima disposizione autorizza infine il collegio commissariale a pagare i debiti prededucibili contratti nel corso della procedura di amministrazione straordinaria per far fronte alle indilazionabili esigenze gestionali delle predette società e per il perseguimento delle finalità di cui al programma dell'amministrazione straordinaria anche in deroga ai criteri della graduazione e della proporzionalità fissati dalla legge.

Il comma 2-*bis*, introdotto al Senato dispone che i cessionari che subentrano nelle rotte gravate da oneri di servizio pubblico, siano tenuti ad assicurare il servizio, alle medesime condizioni, nelle more della conclusione delle gare. La norma impone quindi un preciso obbligo

di continuità al subentrante nel caso di contratti gravati da oneri di servizio pubblico, senza tuttavia precisare – ma dovrebbe essere implicitamente conseguente alla collocazione della disposizione – che la norma si riferisce esclusivamente alle rotte aeree.

Il comma 3 infine rafforza la facoltà dei commissari straordinari di sottrarsi ai vincoli contrattuali esistenti (con l'eccezione di quelli di lavoro), escludendo che il contraente interessato possa intimare ai commissari di far conoscere le proprie determinazioni, in merito allo scioglimento dei contratti medesimi, nel termine di trenta giorni.

Tra le norme di interesse della Commissione, anche se non di stretta competenza in quanto prevale la competenza della Commissione XI, si segnala anche l'articolo 12-*bis*, che interviene sui requisiti per il trattamento pensionistico di talune categorie di lavoratori, inerenti al settore della navigazione aerea: controllori del traffico aereo, piloti, operatori radio-misure, esperti di assistenza al volo ed esperti meteo. Le novelle in esame si riferiscono, in primo luogo, al requisito anagrafico per la pensione di vecchiaia e, in secondo luogo, ai requisiti per la pensione anticipata.

L'articolo 12-*ter* modifica il precedente regime relativo alle somme relative ai diritti aeroportuali introitati dalla società di gestione dell'aeroporto di Trapani Birgi a compensazione delle limitazioni all'operatività dello scalo connesse all'intervento militare internazionale in Libia del 2011.

La predetta società non è adesso più tenuta a versare gli introiti dei diritti aeroportuali al bilancio dello Stato (per una loro riassegnazione *pro quota*) fino ad una somma pari a 4.815.995,10 euro, compresi anche gli introiti dei diritti di imbarco.

Di rilevanza notevole sono le disposizioni concernenti il trasporto ferroviario.

L'articolo 15, comma 1, assegna ulteriori 420 milioni di euro per l'anno 2017 al finanziamento del contratto di programma – parte investimenti 2017 – 2021 tra il Ministero delle infrastrutture e dei

trasporti e la società Rete ferroviaria italiana (RFI) S.p.A.. In realtà si tratta di una mera rimodulazione in quanto un identico importo viene definanziato dalla legge di bilancio per l'anno 2018 sul capitolo 7122, che concerne proprio il contratto di programma.

Il comma 1-*bis*, introdotto al Senato, incide sulla procedura parlamentare di esame dei medesimi contratti di programma, prevista fin dal 1993 dall'articolo unico della legge n. 238. In particolare, esclude che siano sottoposti al parere parlamentare gli aggiornamenti dei contratti di programma che « non comportino modifiche sostanziali e siano sostanzialmente finalizzati al recepimento delle risorse finanziarie recate dalla legge di bilancio o da altri provvedimenti di legge ».

La norma precisa che per « sostanziali » si intendono le sole modifiche che superino del 15 per cento le previsioni riportate nei contratti di programma, con riferimento ai costi e ai fabbisogni sia complessivi che relativi al singolo programma o progetto di investimento.

Va ricordato che il valore dell'ultimo contratto di programma – parte investimenti 2012-2016 è stato pari, nel quinquennio, a quasi 70 miliardi di euro. Pertanto, ipotizzando una cifra simile anche per il futuro, le Commissioni parlamentari potrebbero pronunciarsi solo se i relativi aggiornamenti annuali incidessero per circa 10,5 miliardi di euro, cifra invero rilevante e poco probabile. Così come poco probabile appare l'ipotesi di uno scostamento di oltre il 15 per cento per un singolo programma o progetto di investimento.

Sul punto, invita il rappresentante del Governo ad esprimersi sul senso di tale disposizione, eventualmente chiarendo se vi siano ragioni di semplificazione procedimentale legate ai tempi di espressione dei pareri da parte delle competenti Commissioni parlamentari rilevanti rispetto alla procedura complessiva, ovvero vi siano altre ragioni di fondo.

Il comma 1-*ter*, introdotto al Senato, interviene sugli strumenti di pianificazione della strategia di sviluppo dell'infrastrut-



tura ferroviaria. Mentre la disciplina previgente disponeva la pubblicazione di un documento di definizione della strategia di sviluppo, la norma in commento prevede che in sede di prima applicazione, tale strategia sia definita, nell'apposito Allegato al DEF (« fabbisogni e progetti di infrastrutture »), sino all'approvazione del primo documento pluriennale di pianificazione che definisce, tra l'altro, la strategia di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria.

Il comma 1-*quater*, introdotto al Senato, disciplina la procedura per la definizione dei contratti riguardanti gli obblighi di servizio pubblico per il trasporto ferroviario di passeggeri sul territorio nazionale.

La norma attualmente vigente – ovvero l'articolo 38, commi 2 e 3, della legge n. 166 del 2002, che non risulta espressamente abrogata – prevede il preventivo parere del CIPE (entro trenta giorni) sui contratti stipulati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministero dell'economia, nonché una serie di regole sostanziali (procedura di sottoscrizione, durata, revisioni annuali, etc.).

La norma in commento ribadisce il parere del CIPE, precisando che esso interviene sullo schema di contratto proposto dall'Amministrazione e che il contratto è stipulato fra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l'impresa ferroviaria (la disposizione specifica che essa è « individuata sulla base della vigente normativa di settore ») nonché approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.

Sul punto, non essendo stata abrogata la citata norma previgente, invita il rappresentante del Governo a chiarire se essa rimane in vigore, sia pure per le sole parti non incompatibili con la nuova disciplina.

I commi 1-*quinquies* e 1-*sexies* assegnano alla regione Piemonte un contributo straordinario di 40 milioni di euro (35 per l'anno 2017 e 5 per l'anno 2018) volto ad assicurare la continuità dei servizi essenziali del sistema di trasporto su gomma e

ferro, in considerazione della grave situazione finanziaria in cui versa la società Gruppo Torinese Trasporti-GTT Spa, individuando la relativa copertura finanziaria.

Il comma 1-*septies* infine prevede un ulteriore stanziamento di 4,5 milioni di euro destinato al sostegno del trasporto ferroviario delle merci, previsto dall'articolo 1, comma 294 della legge n. 190 del 2014, per l'anno 2017. Nella relazione tecnica di corredo al maxi-emendamento approvato al Senato si segnala che lo stanziamento di cui al citato comma 294 è stato ridotto per il 2017 di 4,1 milioni di euro ai sensi del decreto-legge n. 50 del 2017 (articolo 13, comma 1) e di 5 milioni ai sensi del decreto-legge all'esame (articolo 20, comma 5).

Al riguardo, anche il disegno di legge di bilancio per il 2018 prevede un definanziamento del capitolo cui afferisce questa autorizzazione di spesa pari a 5 milioni di euro (da 100 a 95 milioni di euro per il triennio).

È stato altresì introdotto al Senato anche l'articolo 15-*ter*, in materia di sicurezza ferroviaria e marittima.

Il comma 1 prevede innanzi tutto che a decorrere dal 1 luglio 2019 le norme in materia di sicurezza ferroviaria previste dal decreto legislativo n. 164 del 2007 si applichino anche alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario adibite unicamente a servizi passeggeri locali, urbani o suburbani, nonché alle imprese ferroviarie operanti esclusivamente su tali reti.

In ragione di ciò, la disposizione prevede che l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF), entro il 31 dicembre 2018, emani norme tecniche e *standard* di sicurezza applicabili alle predette reti e ai gestori del relativo servizio, tenendo conto delle caratteristiche delle tratte ferroviarie, dei rotabili e del servizio di trasporto, fermo restando quanto previsto dai Trattati internazionali per le reti isolate transfrontaliere, che si applicheranno alle reti e alle imprese ferroviarie dal 30 giugno 2019. Inoltre l'ANSF al fine del rilascio delle autorizzazioni di competenza dovrà valutare le misure mitigative o

compensative proposte dai gestori del servizio sulla base di un'analisi del rischio che tenga conto delle caratteristiche della tratta ferroviaria, dei rotabili e del servizio di trasporto.

I commi 2 e 3 autorizzano l'ANSF all'assunzione di personale (in particolare 11 funzionari e 9 collaboratori) per garantire un adeguato presidio della sicurezza ferroviaria.

Il comma 4 affida, a decorrere dal 2018, alla Direzione Generale per le investigazioni ferroviarie e marittime del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti anche l'effettuazione delle investigazioni sugli incidenti sulle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario e adibite unicamente a servizi passeggeri locali, urbani o suburbani, nonché gli incidenti che si verificano sui sistemi di trasporto ad impianti fissi, prevedendo l'applicazione dei criteri e delle procedure di investigazione del Capo V del decreto legislativo n. 162 del 2007.

Il medesimo comma affida alla citata direzione generale anche i compiti di investigazione sugli incidenti nelle vie d'acqua interne nazionali, applicando i criteri e le procedure di investigazione stabiliti con decreto legislativo n. 165 del 2011, di attuazione della direttiva 2009/18/CE che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo e che si applica attualmente ai sinistri e agli incidenti marittimi che coinvolgono navi, mentre non si applica alle navi per la navigazione interna utilizzate nelle acque interne.

Il comma 5 reca la copertura finanziaria degli oneri derivanti dall'articolo in esame, quantificati in euro 966.971, a decorrere dall'anno 2018.

Il comma 6 integra la disciplina in materia di sanzioni per i gestori delle infrastrutture ferroviarie prevista dall'articolo 18 della legge n. 122 del 2016 (Legge europea 2015-2016). Tale nuovo comma 1-*bis* punisce le inosservanze da parte degli operatori ferroviari delle disposizioni adottate dall'ANSF in materia di adeguamento dei sistemi di sicurezza ferroviaria, con la sanzione pecuniaria da 20.000 a

200.000 euro per il mancato adeguamento delle misure di sicurezza indicate nelle disposizioni emanate dall'ANSF entro il termine prescritto. Si stabilisce, inoltre, che per ogni giorno di ritardo nell'adeguamento alle misure di sicurezza successivo al primo, l'applicazione di un'ulteriore sanzione pecuniaria pari al 10 per cento della sanzione da applicare.

L'articolo 15-*quinquies*, anch'esso introdotto al Senato, integra l'articolo 703 del codice della navigazione con riguardo alla procedura nel caso di subentro nella concessione per la realizzazione di opere inamovibili costruite sull'area demaniale anche nell'ipotesi di subentro alla scadenza naturale della concessione.

Il precedente testo si limitava a stabilire che, in caso di subingresso nella concessione ovvero quando la concessione cessa prima del termine di scadenza, il concessionario che subentra ha l'obbligo di rimborsare al precedente concessionario il valore contabile residuo non ammortizzato delle opere non amovibili salvo che la cessazione della concessione derivi da decadenza.

La nuova disciplina è molto più articolata. Oltre al fatto che il «valore di subentro» deve essere corrisposto anche in caso di scadenza naturale della concessione, la principale differenza risiede nella distinzione tra opere inamovibili ascritte ai servizi soggetti a regolazione tariffaria, e opere inamovibili realizzate sul sedime aeroportuale dal concessionario con proprie risorse e destinate allo svolgimento di attività di natura commerciale (ossia non regolamentate).

Per le prime – qualora realizzate sul sedime aeroportuale, inserite nel contratto di programma, approvate dall'ENAC e costruite dal concessionario uscente con proprie risorse – deve essere corrisposto il valore di subentro che è pari al valore delle opere alla data di subentro, al netto degli ammortamenti e di eventuali contributi pubblici (la norma fa salvo il caso in cui la concessione disponga diversamente).

Per le seconde, si stabilisce che tali opere restano di proprietà del demanio

dello Stato, senza corresponsione alla società concessionaria di alcun rimborso.

Nel caso di subingresso in una concessione ovvero quando la concessione cessa prima del termine di scadenza (ossia l'ipotesi originariamente disciplinata dal comma 5) si prevede l'obbligo di rimborsare al precedente concessionario il loro valore contabile residuo non ammortizzato, in conformità alle disposizioni di cui ai « periodi precedenti » che disciplinano il subentro a scadenza naturale della concessione. Viene fatto salvo quanto previsto dall'articolo 1453 del codice civile, in materia di risolubilità del contratto per inadempimento. La norma fa comunque salve eventuali diverse modalità di determinazione di valore di subentro, costi e indennizzi disciplinati dalle convenzioni in essere che restano pertanto immutate.

Da ultimo la disposizione prevede anche che fino al subentro del nuovo concessionario (che deve comunque prima corrispondere il valore di subentro), il concessionario uscente è tenuto a proseguire l'amministrazione ordinaria dell'aeroporto alle medesime condizioni fissate nell'atto di concessione.

L'articolo 19-*quinquiesdecies*, inserito al Senato, reca una modifica alla disciplina del settore delle telecomunicazioni.

I commi 1 e 2 intervengono – nel senso auspicato da questa Commissione, che ha anche adottato un atto di indirizzo all'unanimità il 12 ottobre 2017 (risoluzione n. 8-00263) – sulla discutibile decisione di fatturazione per periodi di quattro settimane anziché mensile assunta quasi contestualmente da diversi operatori delle telecomunicazioni, cosa che comporta per il consumatore il pagamento di tredici mensilità complessive, invece che 12 per il servizio di comunicazione erogato.

In particolare, attraverso plurime novelle all'articolo 1 del decreto-legge n. 7 del 2007, si impone che la cadenza del rinnovo e della fatturazione dei servizi di comunicazione elettronica deve essere su base mensile o di multipli del mese. L'unica eccezione consentita riguarda i servizi promozionali di durata inferiore al mese e non rinnovabili (comma 1-*bis*).

Gli operatori di telefonia, di reti televisive e di comunicazioni elettroniche, senza distinzione in ragione della tecnologia utilizzata nell'erogazione dei propri servizi, sono tenuti ad adeguarsi entro 120 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto-legge in esame al suddetto obbligo (comma 1-*ter*).

A rafforzare tale adempimento, si attribuisce all'AGCOM il compito di pubblicare servizi offerti e tariffe in modo da consentire ai consumatori scelte consapevoli (comma 1-*quater*).

Inoltre il comma 1-*quinquies* attribuisce all'AGCOM il potere di ordinare all'operatore che non ottemperi all'obbligo la cessazione della condotta e il rimborso delle eventuali somme a qualsiasi titolo addebitate agli utenti a causa del mancato rispetto di tale obbligo. A tal fine, l'Autorità prescrive all'operatore di provvedere entro un determinato termine, in ogni caso non inferiore a trenta giorni.

Il comma 4 richiama infine i poteri del Ministero o dell'Autorità, secondo le rispettive competenze, di irrogare sanzioni amministrative pecuniarie per le diverse inadempienze, che il comma 2 dell'articolo in commento raddoppia fino a cinque milioni di euro, mentre rimane fermo il limite massimo del 5 per cento del fatturato.

Di rilievo anche la novella del comma 4-*bis*. Essa prevede che il periodo mensile (o suoi multipli) costituisca lo *standard* minimo nelle condizioni generali di contratto e nella carta dei servizi e qualora l'operatore modifichi lo *standard*, si introduce una specifica sanzione consistente in un « indennizzo forfettario » da corrispondere a ciascuno degli utenti interessati dall'illegittima fatturazione, pari a 50 euro cui occorre aggiungere un ulteriore euro per ogni giorno di ritardo rispetto al termine entro il quale l'operatore, in ottemperanza dell'ordine imposto dall'Autorità (ai sensi del comma 1-*quinquies*), è tenuto a cessare la condotta illegittima e restituire gli importi indebitamente addebitati agli utenti.

Infine, il comma 3 fissa un ulteriore obbligo per le imprese che forniscono reti pubbliche di comunicazione elettronica o



servizi di comunicazione elettronica accessibili al pubblico. Tali imprese devono assicurare informazioni « chiare e trasparenti » riguardo alle caratteristiche dell'infrastruttura fisica utilizzata per l'erogazione dei servizi. La norma stabilisce anche, a tal fine, la definizione di infrastruttura in fibra ottica completa come quell'infrastruttura che assicura il collegamento in fibra fino all'unità immobiliare del cliente.

La disposizione è quindi volta ad assicurare la correttezza delle pratiche commerciali in una fase di trasformazione dell'offerta dei servizi di comunicazione.

Si richiede quindi che sia chiaramente distinta l'offerta commerciale in fibra ottica da quella su linea tradizionale e che, nell'ambito della medesima offerta in fibra, si possa definire come fibra ottica completa solo l'infrastruttura che arriva fino all'unità immobiliare del cliente (cosiddetta *fiber to the home* – *FTTH*).

La disposizione è opportuna e importante perché consentirà ai consumatori di distinguere agevolmente tra le due principali offerte commerciali oggi sul mercato per la connessione in fibra ottica, individuando chiaramente le offerte in fibra completa e quelle che assicurano la connessione in fibra fino agli armadi di distribuzione. Le due tecnologie infatti garantiscono *performance* diverse essendo la connessione « FTTH » migliore di quella FTTC (*fiber to the cabinet*). Il mancato rispetto della norma relativa alla chiarezza delle indicazioni commerciali rappresenta una pratica commerciale scorretta ai sensi del codice al consumo.

Si riserva di formulare una proposta di parere alla luce degli elementi che emergeranno nel corso della discussione.

Paolo COPPOLA (PD), invita il relatore a prendere in considerazione – essendo coinvolto il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in qualità di titolare della banca dati – anche quanto disposto dall'articolo 19-*quater* del provvedimento all'esame che autorizza la spesa di euro 100.000 per l'anno 2017 e di euro 1.500.000 a decorrere dall'anno 2018 per assicurare la gestione, il funzionamento e l'implementazione delle

nuove funzionalità della banca dati nazionale degli operatori economici.

Il finanziamento previsto è, a suo avviso, del tutto sproporzionato, ritenendo che per tali finalità potrebbe essere sufficiente un finanziamento annuo dieci volte inferiore al milione e mezzo previsto.

Michele MOGNATO (MDP), osserva che nel provvedimento sono contenute disposizioni in materia di sicurezza del trasporto ferroviario che comprendono l'autorizzazione all'assunzione di personale da parte l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF) mentre non vi è traccia di una simile attenzione a beneficio del trasporto aereo e all'Autorità competente, ENAC, che versa in grave situazione di sottodimensionamento organico: in tal senso ricorda che già dal prossimo anno essa si troverà ad avere carenza di ingegneri.

Invita pertanto il relatore a valutare tale problematica nella formulazione della proposta di parere.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO si riserva di approfondire le predette tematiche e fornire i relativi chiarimenti nella prossima seduta.

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

**Legge quadro sui diritti di cittadinanza delle persone sorde, con disabilità uditiva in genere e sordocieche. C. 4679, approvata dal Senato.**

(Parere alla XII Commissione).

*(Esame e conclusione – Parere favorevole).*

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Diego CRIVELLARI (PD), *relatore*, fa presente che il provvedimento reca disposizioni dirette a promuovere la piena partecipazione alla vita collettiva di coloro che si trovano in tali condizioni promuovendo gli strumenti finalizzati a prevenzione e cura nonché riconoscendo e tutelando la lingua

dei segni italiana (LIS), anche nella forma della LIS tattile, fermo restando – in un’ottica di bilinguismo – l’insegnamento della lingua italiana parlata e scritta.

La finalità è quella di prevedere una piena inclusione in tutti gli ambiti della vita sociale e personale, implementando gli strumenti necessari a raggiungere tale scopo.

L’attuazione delle misure dovrà avvenire nei limiti delle risorse umane, strumentali e finanziarie già disponibili.

Passando ad una breve descrizione dell’articolato, e con riferimento alle competenze della Commissione, segnala che l’articolo 1 prevede in via generale la promozione della diffusione e della piena accessibilità degli strumenti tecnologici per le persone sorde e la garanzia dell’accesso all’informazione anche attraverso sistemi di sottotitolazione.

Di tali sistemi di sottotitolazione è promosso l’utilizzo, insieme alla lingua dei segni e alle forme alternative di comunicazione, nei contenuti trasmessi dalle emittenti televisive pubbliche e private – con particolare riguardo ai programmi televisivi di informazione e attualità, a film, *fiction* e documentari, messaggi promozionali – nelle campagne pubblicitarie istituzionali (articolo 4, commi 3 e 4), nelle campagne di informazione politica e nelle tribune elettorali (articolo 10). L’articolo 4 prevede l’utilizzo di tali sistemi per la fruizione delle pagine e dei portali *internet* di pubblica utilità (comma 4) mentre, ai sensi dell’articolo 9, comma 1, se ne deve far uso anche per l’accessibilità al patrimonio storico, artistico e culturale italiano, per la fruizione di eventi culturali, della pratica sportiva e di manifestazioni ed eventi ricreativi.

L’articolo 3 comma 4 prevede che la Repubblica promuova l’accessibilità di strumenti e soluzioni tecniche, *hardware* e *software*, in favore delle persone sorde, con disabilità uditiva in genere e sordocieche al fine di consentire il superamento o la riduzione di condizioni di svantaggio, nonché di ausili informatici aventi le medesime finalità.

L’utilizzo di nuove tecnologie, comprese le applicazioni mobili e l’utilizzo di dispo-

sitivi elettronici, è previsto per facilitare alle persone sorde l’utilizzo dei servizi di emergenza e pronto intervento (articolo 4, comma 5), per agevolarli nei rapporti tra cittadino e pubblica amministrazione (articolo 4, comma 6), ai fini dell’inclusione scolastica (articolo 5), della formazione universitaria (articolo 6) dell’inclusione lavorativa (articolo 7), della tutela della salute (articolo 8) e della fruizione delle attività legate allo sport, alla cultura e al tempo libero (articolo 9, comma 2).

L’articolo 11 rinvia a uno o più regolamenti attuativi l’adozione della normativa di dettaglio nonché il riordino degli « Istituti atipici » (così sono indicati quelli elencati nell’articolo 67 del decreto legislativo n. 297 del 1994, rubricato « *Istituti per sordomuti di Roma, Milano e Palermo e istituti per non vedenti* »).

L’articolo 12 attribuisce all’Osservatorio nazionale sulla condizione delle persone con disabilità compiti di monitoraggio e di elaborazione di programmi di intervento in materia.

L’articolo 13 attribuisce al Governo il compito di provvedere al monitoraggio dell’attuazione della legge « attraverso le amministrazioni competenti secondo le rispettive responsabilità » e di trasmettere ogni due anni una relazione alle Camere.

L’articolo 14 contiene la clausola di invarianza degli oneri finanziari.

In conclusione dichiara fin d’ora la piena condivisione dei principi della proposta di legge, volta alla piena inclusione delle persone sorde, con disabilità uditive in genere e sordocieche in tutti gli ambiti della vita sociale e personale e formula su di essa, in relazione alle limitate competenze della Commissione, un parere favorevole (*vedi allegato 5*).

Deborah BERGAMINI, *presidente*, nessuno chiedendo di intervenire, prende atto dell’assenso dei Gruppi a porre in votazione nella seduta odierna la proposta di parere favorevole formulata dal relatore.

La Commissione approva la proposta di parere del relatore (*vedi allegato 5*).

**La seduta termina alle 14.45.**

## ALLEGATO 1

**5-10107 Prodani: Criticità del settore del trasporto passeggeri mediante autobus turistici, con particolare riguardo ai fenomeni di distorsione della concorrenza.****TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In riferimento alle problematiche degli operatori che erogano servizi occasionali mediante autobus, la competente Direzione generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità del MIT riferisce che la possibilità di introdurre nell'ordinamento una « clausola di salvaguardia » come definita nell'atto in discussione – e cioè una qualche forma di temporaneità della possibilità di effettuare servizi di cabotaggio – è una decisione che coinvolge anche altri dicasteri ed enti pubblici poiché è cruciale, per l'effi-

cacia di tale eventuale misura, la possibilità di controllare – o meglio tracciare – che gli autobus immatricolati in altri Stati UE si attengano a tali restrizioni.

Pertanto il MIT, così come previsto nell'ordine del giorno richiamato dall'Onorevole interrogante, è pienamente disponibile a partecipare ad un gruppo di lavoro interministeriale che esamini la situazione ed elabori proposte operative per rimuovere i fattori distorsivi che sembrano connotare il settore.

## ALLEGATO 2

**5-12105 Franco Bordo: Incompletezza delle soluzioni di ricerca e di acquisto dei titoli di viaggio offerte da Trenitalia attraverso la sua piattaforma telematica.****TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Come è noto, a luglio scorso l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM) ha accertato la scorrettezza di una pratica commerciale inerente il sistema telematico di ricerca e acquisto dei titoli di viaggio accessibile alla clientela sul sito aziendale di Trenitalia, tramite le emittitrici *self-service* di stazione e la App *Trenitalia* per *smartphone* e *tablet*.

In proposito, l'Autorità riferisce di aver dunque ritenuto tale pratica commerciale scorretta e, oltre ad irrogare alla predetta società una sanzione di 5 milioni di euro, ha imposto al professionista, in considerazione dei rilevanti effetti della pratica sui consumatori, la pubblicazione di una dichiarazione rettificativa per informare i consumatori sul proprio sito internet, sull'App e sulle emittitrici *self-service* presenti in stazione.

A seguito della notifica del provvedimento e di un'ulteriore interlocuzione con

l'Autorità, Trenitalia ha ottemperato alla pubblicazione della dichiarazione rettificativa e, da ultimo, ha presentato alcune misure, ora in fase di test, relative al sistema telematico di ricerca e acquisto delle soluzioni di viaggio. Tali misure sono state reputate idonee dall'Autorità a superare i profili di scorrettezza della pratica commerciale censurata, poiché in grado di restituire dalla consultazione del motore di ricerca orario – in particolare, dalla consultazione dell'opzione di ricerca « principali soluzioni » – un novero di soluzioni di viaggio, per una determinata tratta, molto più ampio del precedente, comprensivo anche delle migliori soluzioni relative ai treni Intercity e Regionali.

Infine, l'AGCM informa che entro le prossime dieci settimane Trenitalia dovrà rendere una relazione in merito alla definitiva implementazione dei suddetti interventi sul motore di ricerca orario.

## ALLEGATO 3

**5-12566 Crivellari: Tempi di recepimento nell'ordinamento nazionale della direttiva europea sui servizi di informazione fluviale (Ris) e conseguente adeguamento e rilancio del sistema idroviario.**

**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Circa il recepimento della direttiva europea 2005/44 relativa ai servizi di informazione fluviale (RIS) armonizzati a sostegno del trasporto per vie navigabili interne della Comunità, il MIT ha a suo tempo rilevato che il campo di applicazione della predetta direttiva non prevede l'obbligatorietà del suo recepimento, non avendo l'Italia una rete di navigazione interna collegata alla rete navigabile di un altro Stato membro.

Tuttavia, in occasione di alcune riunioni del Progetto europeo RIS 2 (*Study for Standard enhancement and interconnection of national systems of RIS-Italy*), taluni *partner* hanno avanzato la richiesta di una riconsiderazione del recepimento volontario della direttiva e, su specifico impulso del MIT, gli enti territoriali competenti hanno formalizzato tale richiesta nel luglio scorso.

Inoltre, nel mese di ottobre alcune associazioni, anche di carattere sportivo, operanti nell'ambito della navigazione in-

terna hanno presentato al MIT un sollecito per il recepimento della direttiva in argomento.

Pertanto, si è riattivato un percorso di verifica dell'opportunità del recepimento volontario della direttiva RIS, con particolare attenzione alla verifica dei costi e dei benefici che questo comporterebbe per gli operatori interessati.

Ai fini dell'attività istruttoria, è stato chiesto un supporto alla RAM (Rete Autostrade Mediterranee) – *implementing body* del menzionato Progetto RIS 2 – che ha prodotto uno studio sulla materia, la cui verifica istruttoria potrebbe completarsi entro il 2017.

Infine, è necessario anche procedere a un ulteriore approfondimento, in particolare dei dati tecnici, sulla base dei quali sarà possibile dare un riscontro definitivo in merito all'opportunità del recepimento della direttiva, sia in termini di sicurezza della navigazione che di sostenibilità da parte degli operatori coinvolti.



## ALLEGATO 4

**Schema di decreto legislativo recante disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84 (Atto n. 455).****PROPOSTA DI PARERE DEL RELATORE**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato lo schema di decreto legislativo recante disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84 (Atto n. 455);

premesso che il provvedimento costituisce esercizio della potestà delegata di tipo integrativo e correttivo, ai sensi dell'articolo 8, comma 6 della legge n. 124 del 2015, connessa alla delega principale di cui al comma 1, lettera *f*), del medesimo articolo concernente la « riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, con particolare riferimento al numero, all'individuazione di Autorità di sistema nonché alla governance, tenendo conto del ruolo delle regioni e degli enti locali e alla semplificazione e unificazione delle procedure doganali e amministrative in materia di porti »;

richiamato il parere reso dalla Commissione in data 7 luglio 2016 sullo schema di decreto legislativo attuativo della delega principale (Atto n. 303), e riscontrato positivamente che esso è stato recepito in forma pressoché integrale nel testo legislativo;

valutate favorevolmente le finalità del presente atto, sintetizzabili in quattro direttrici: semplificazione nella classificazione dei porti, abrogazione del sistema precedente di individuazione dei servizi di

interesse generale, devoluzione della disciplina degli ambiti portuali al « piano regolatore portuale » e, infine, revisione della materia del lavoro portuale;

evidenziato al riguardo che la finalità di semplificazione nella classificazione dei porti viene attuata con una soluzione normativa che, oltre a superare la riscontrata complessità procedurale, adegua la legislazione al vigente quadro costituzionale, completando in tal senso il disegno riformatore realizzato con il decreto legislativo n. 169 del 2016;

segnalato come, a seguito della riforma apportata dal decreto legislativo 30 giugno 2016, n. 127 all'istituto concernente i « rimedi per le amministrazioni dissenzienti », i rinvii normativi recati all'articolo 5 e all'articolo 8 della legge (su cui intervengono, rispettivamente, gli articoli 3 e 7 dello schema in esame) vadano adesso riferiti all'articolo 14-*quinquies* della legge n. 241 del 1990;

considerata la necessità di apportare talune limitate modifiche all'attuale disciplina dettata dall'articolo 6 della citata legge n. 84 per le nuove Autorità di sistema portuale, in merito alle ipotesi di trasferimento di un porto, all'attribuzione di funzioni concernenti il raccordo con i diversi sistemi logistici, e infine, per modulare l'applicazione della nuova disciplina del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche alla fase successiva all'entrata in vigore del decreto legislativo attuativo delle delega principale (decreto legislativo n. 169 del 2016);

ritenuto opportuno coinvolgere nella procedura di rilascio delle concessioni, di cui all'articolo 6-*bis* della legge n. 84, come novellata dall'articolo 5 dello schema, anche la Commissione di cui all'articolo 15 con funzioni consultive;

rilevata l'esigenza di integrare la disciplina concernente le funzioni dell'Autorità portuale recata dall'articolo 8 della legge n. 84 per superare le riscontrate difficoltà legate alla convocazione, nomina e rappresentatività dei componenti dell'Organismo di partenariato della risorsa mare, che hanno inciso sulla funzionalità dell'organo;

segnalato che occorre procedere a una ulteriore specificazione della normativa riferita alla materia del lavoro portuale, con riguardo ai nuovi strumenti programmatori: il « Piano dell'organico del porto dei lavoratori delle imprese e i connessi piani operativi di intervento per il lavoro portuale », al fine di venire incontro alle reali esigenze degli operatori e dei lavoratori inabili;

condivise inoltre le novelle dell'articolo 9 della citata legge n. 84, volte a favorire la funzionalità dei Comitati di gestione anche senza il *plenum* – il cui raggiungimento comunque deve essere consentito – e a porre limiti alla designazione dei suoi membri e partecipanti, adesso sottoposta anche alle disposizioni di cui al decreto legislativo n. 39 del 2013;

preso atto tuttavia che il medesimo articolo 8 dello schema può indurre ad uno sbilanciamento della composizione dell'organo, per le Autorità che governano una pluralità di sedi portuali e che appare comunque necessario precisare ulteriormente la disciplina sul conferimento di incarichi ai componenti di organi di indirizzo politico amministrativo;

rilevata l'opportunità di favorire un adeguato coinvolgimento alle attività del Comitato di gestione, di cui all'articolo 9 della legge n. 84 del 1994, dei comuni di ciascun porto incluso nell'AdSP, con un proprio rappresentante;

rilevata l'esigenza di integrare l'organismo di cui all'articolo 11-*bis* della legge n. 84 con un rappresentante dei soggetti di cui all'articolo 17 della medesima legge, la cui designazione è affidata all'associazione l'Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali (ANCIP);

valutata l'opportunità di integrare il testo dell'articolo 11-*ter*, comma 1, della legge n. 84 del 1994 prevedendo di includere tra i soggetti che collaborano con la Conferenza ivi prevista anche la Rete Autostrade Mediterranee S.p.A., società *in house* del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nonché di inserire, al medesimo articolo 11-*ter*, un richiamo alle modalità del trasporto fluviomarittimo, nell'ottica dell'intermodalità e coerentemente con le linee del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica;

valutata l'esigenza di modificare il medesimo articolo 14 della citata legge n. 84 al fine di circoscrivere le competenze riservate alle aziende speciali delle Camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura, istituite ai sensi dell'articolo 32 del testo unico approvato con regio decreto 20 settembre 1934, n. 2011, alle sole realtà non ricomprese nella circoscrizione delle AdSP, per evitare sovrapposizioni con le autorità di sistema;

segnalata l'opportunità di codificare, in relazione all'articolo 14 della legge n. 84 (articolo 11 dello schema), una misura di semplificazione delle procedure relative alla organizzazione degli erogatori dei servizi di ormeggio e alle relative funzioni di vigilanza, formalizzando la pratica e lo statuto relativi al modello organizzativo delle società cooperative dei Gruppi ormeggiatori, in aderenza alla normativa comunitaria di cui al Regolamento UE 352/2017 che integra e precisa i contenuti delle Direttive UE del 2014, numeri 23, 24, 25 già oggetto del predetto decreto legislativo n. 169 del 2016;

ravvisata l'utilità di integrare l'articolo 15-*bis* della legge n. 84 (articolo 10 dello schema), prevedendo che il Presidente dell'AdSP, oltre a disciplinarne le

modalità organizzative e di funzionamento, svolga anche funzioni di vigilanza sul corretto funzionamento dello Sportello Unico amministrativo, anche per segnalare, nell'ambito della Conferenza di coordinamento nazionale delle AdSP, esperienze virtuose da diffondere o disfunzioni da eliminare;

evidenziata l'esigenza di introdurre una ulteriore misura di semplificazione all'articolo 21 della legge 84 del 1994 per specificare le regole relative alla trasformazione in società delle compagnie e gruppi portuali, favorendone la stabilità organizzativa e finanziaria;

rilevata l'esigenza di posticipare il termine per la eventuale adozione delle « varianti localizzate » per un periodo congruo rispetto alla presumibile entrata in vigore del decreto legislativo e dunque fino al 31 dicembre 2019;

richiamata la disciplina del Regolamento UE 352/2017, che istituisce un quadro normativo uniforme dei servizi portuali nei porti della UE, e che appare rendere obsoleto l'attuale dettato del comma 9 dell'articolo 17 della legge n. 84;

ricordato che nella parte premissiva del parere reso in data 7 luglio 2016 sullo schema di decreto legislativo attuativo della delega principale (Atto n. 303), la Commissione evidenziava che « al fine di favorire il rilancio e lo sviluppo dei porti, facilitando la realizzazione degli indispensabili investimenti di adeguamento strutturale, occorre introdurre elementi di semplificazione e razionalizzazione delle procedure per l'approvazione dei piani regolatori portuali che, salvaguardando il confronto tra i diversi livelli di governo, consentano comunque di superare i ritardi e le inefficienze accumulati in questi anni » e, conseguentemente la parte pre-cettiva per i piani regolatori esortava con forza il Governo « ad adottare tutte le misure necessarie a semplificare l'iter amministrativo, limitando il numero dei soggetti coinvolti nella procedura decisionale e fissando tempi certi e definiti per la conclusione dell'iter medesimo »; al ri-

guardo, appare necessario riaffermare tali finalità strategiche anche in relazione alle « varianti localizzate », quali strumenti di pianificazione urbanistica estremamente duttili ed efficaci per attuare in tempi celeri le soluzioni più idonee in ambito portuale;

preso atto del parere espresso dal Consiglio di Stato nell'adunanza della Commissione speciale del 4 ottobre 2017 nonché del parere reso dalla Conferenza Unificata in data 16 novembre 2017,

esprime

#### PARERE FAVOREVOLE

*con le seguenti condizioni:*

1) si sopprima l'articolo 1 in quanto, pur comprendendo l'intento di definire l'oggetto del provvedimento, tale disposizione appare in definitiva del tutto superflua;

2) all'articolo 3, comma 1 dello schema, alla lettera *d*) aggiungere le seguenti parole « e le parole "ai sensi dell'articolo 14 della legge 7 agosto 1990, n. 241, sono sostituite dalle seguenti: ai sensi dell'articolo 14-*quinquies* della legge 7 agosto 1990, n. 241" »;

3) all'articolo 4 dello schema:

all'articolo 6 della legge n. 84 del 1994 sono apportate le seguenti modificazioni:

*a*) il comma 2-*bis*, lettera *b*), è sostituito dal seguente: « *b*) il trasferimento di un porto ad una diversa AdSP, previa intesa con le Regioni nel cui territorio hanno sede le AdSP di destinazione e di provenienza; »;

*b*) al comma 4, lettera *f*), la parola: « promuove » è sostituita dalle seguenti: « promozione e coordinamento di »;

*c*) al comma 5, terzo periodo, dopo le parole: « Si applicano i principi di cui al titolo I del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165 » sono inserite le se-

guenti: « , a far data dall'entrata in vigore del decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169 »;

4) all'articolo 5 dello schema:

all'articolo 6-*bis* della legge n. 84 del 1994, dopo la lettera c) è aggiunta la seguente: « *c-bis*) rilascio delle concessioni per periodi di durata fino a quattro anni, previo parere della Commissione consultiva di cui all'articolo 15 e sentito il Comitato, determinando i relativi canoni; »

5) all'articolo 7 dello schema:

all'articolo 8 della legge n. 84 del 1994 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, secondo periodo, le parole: « di cui all'articolo 14-*quater* » sono sostituite dalle seguenti: « di cui all'articolo 14-*quinquies* »;

b) al comma 3, dopo la lettera *m*) è inserita la seguente: « *m-bis*) insedia e convoca l'Organismo di partenariato della risorsa mare, dopo averne nominato i componenti designati ai sensi dell'articolo 11-*bis*; »;

alla lettera *e*) dell'articolo 7 dello schema le parole: « è aggiornato ogni 3 anni » sono sostituite dalle seguenti: « soggetto a revisione annuale, ha validità triennale », le parole: « può adottare piani operativi » sono sostituite dalle seguenti: « adotta piani operativi » e, infine; le parole: « riconversione del personale interessato » sono sostituite dalle seguenti: « riconversione e la ricollocazione del personale interessato in altre mansioni o attività sempre in ambito portuale, ad agevolare l'esodo pensionistico volontario di lavoratori inabili o anticipato nei successivi cinque anni o che raggiungono i requisiti previsti per il pensionamento di vecchiaia »;

*conseguentemente:*

l'articolo 17, comma 15-*bis*, della legge n. 84 è sostituito dal seguente: « 15-*bis*. Per il finanziamento dei piani operativi di intervento per il lavoro portuale di

cui all'articolo 8, comma 3-*bis*, l'Autorità di Sistema Portuale può destinare una quota, comunque non eccedente il 15 per cento, delle entrate proprie derivanti dalle tasse a carico delle merci imbarcate e sbarcate, senza ulteriori oneri a carico del bilancio dello Stato. L'impresa di cui al comma 2, ovvero l'agenzia di cui al comma 5 sono autorizzate a computare nei limiti previsti per il collocamento obbligatorio dei disabili il personale operativo riconosciuto invalido civile ovvero titolare di rendita INAIL permanente o inidoneo permanente alla propria mansione. »;

6) all'articolo 8 dello schema, che modifica l'articolo 9 della legge n. 84 del 1994:

a) alla lettera *a*) aggiungere in fine le seguenti parole: « fermo restando il diritto di voto limitato ad uno dei componenti dell'autorità marittima e nelle sole materie di propria competenza »;

b) dopo la lettera *a*) inserire la seguente: « *a-bis*. Al comma 1-*bis* è aggiunto in fine il seguente periodo: "Si applicano i periodi terzo, quarto e quinto del comma 2" ».

c) alla lettera *b*), aggiungere, in fine, le seguenti parole: « fino al completamento di tutte le designazioni »;

d) alla lettera *c*), dopo le parole: « Non possono essere designati » inserire le seguenti: « e nominati » e le parole: « I componenti designati che rivestono » sono sostituite dalle seguenti: « I componenti nominati che rivestono ».

7) all'articolo 10 dello schema:

all'articolo 11-*bis*, comma 1, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, dopo la lettera *l*) è aggiunta la seguente: « *l-bis*) un rappresentante dell'impresa o agenzia di cui all'articolo 17 designato dall'Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali – ANCIP; ».

8) Dopo l'articolo 10 dello schema è inserito il seguente: « Art. 10-*bis* (*Modifica all'articolo 11-ter della legge 28 gennaio*

1994, n. 84) – 1. All'articolo 11-ter della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 3, dopo la parola: « gomma » sono inserite le seguenti: « su idrovie interne » »;

9) all'articolo 11 dello schema:

all'articolo 14 della legge n. 84 del 1994:

a) al comma 1, dopo le parole « 20 settembre 1934, n. 2011 » inserire le seguenti « ove non ricomprese nella circoscrizione delle AdSP »;

b) dopo il comma 1-*quater* è aggiunto il seguente: « 1-*quinquies*. A seguito dell'esercizio dei poteri del comandante del porto previsti dall'articolo 81 del Codice della navigazione e dall'articolo 209 del relativo Regolamento di esecuzione, gli ormeggiatori iscritti nel relativo registro, previa specifica procedura concorsuale, si costituiscono in società cooperativa. Il funzionamento e l'organizzazione di tale società sono soggette alla vigilanza e al controllo del comandante del porto e lo Statuto e le sue eventuali modifiche sono approvate dal comandante del porto secondo le direttive emanate in materia dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. »;

10) all'articolo 13 dello schema, al comma 1, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « Il Presidente dell'Autorità di sistema portuale vigila sul corretto funzionamento dello Sportello Unico Amministrativo, anche al fine di segnalare, nell'ambito della Conferenza nazionale di coordinamento di cui all'articolo 11-ter, eventuali prassi virtuose da adottare o eventuali disfunzioni da correggere. »;

11) all'articolo 15 dello schema:

a) dopo il comma 5 è aggiunto il seguente: « 5-*bis*. All'articolo 21 comma 4, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « limitatamente ai procedimenti già promossi entro la data di adozione della delibera di costituzione di cui al comma 1 »;

b) al comma 7, le parole: « 31 marzo 2018 » sono sostituite dalle seguenti: « 31 dicembre 2019 »;

e con le seguenti osservazioni:

a) all'articolo 8 dello schema, alla lettera c), dovrebbe verificarsi l'esigenza di precisare se per « coloro che rivestono incarichi di componente di organo di indirizzo amministrativo » si intenda fare riferimento alla definizione di « componenti di organi di indirizzo politico » di cui alla legge n. 39 del 2013, articolo 1, comma 2, lettera f) oppure ai « componenti di organo politico di livello regionale e locale » di cui all'articolo 7 del medesimo decreto legislativo, avendo cura di specificare, inoltre, se tra i predetti incarichi rientrino anche organi di indirizzo di enti pubblici, o di enti di diritto privato in controllo pubblico e se il regime di inconfiribilità operi anche per il periodo successivo alla cessazione dell'incarico;

b) per le finalità di adeguato coinvolgimento delle realtà locali, di cui in premessa, valuti il Governo l'opportunità di sopprimere all'articolo 9, comma 1-*bis* della citata legge n. 84, le seguenti parole: « e ubicato in un comune capoluogo di provincia non già sede di Autorità portuale » e conseguentemente al comma articolo 6-*bis*, comma 2 della medesima legge sopprimere le parole « ubicato in un comune capoluogo di provincia non già sede di Autorità portuale »;

c) verifichi il Governo l'esigenza, all'articolo 11-ter, comma 1, ultimo periodo della legge n. 84 del 1994, di includere tra i soggetti che collaborano con la Conferenza ivi prevista anche la società *in house* del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Rete Autostrade Mediterranee (RAM);

d) abbia cura il Governo di inserire, all'articolo 13, comma 1 della legge n. 84 del 1994, dopo la lettera e) la seguente « e-*bis*) diritti di porto », in modo da rendere coerente la norma nazionale con il Regolamento UE 352/2017 che istituisce un quadro normativo per la fornitura dei



servizi portuali e norme comuni in materia di trasparenza finanziaria dei porti, e, per le medesime ragioni, procedere ad abrogare il comma 9 dell'articolo 17;

*e)* valuti altresì il Governo l'opportunità di predisporre gli atti necessari a favorire il passaggio delle competenze, dei beni e del personale delle Aziende Speciali ubicate nei porti che vengono inclusi nelle AdSP, prevedendo un'adeguata tempistica;

*f)* con riguardo alla previsione di cui all'articolo 15, comma 7 – al fine favorire il rilancio e lo sviluppo dei porti, facilitando la realizzazione degli indispensabili investimenti di adeguamento strutturale – si abbia cura di configurare lo strumento della « variante localizzate » in misura tale da rispondere con l'esigenza di dotare l'Autorità di sistema di uno strumento di

pianificazione urbanistica duttile ed efficace per attuare in tempi celeri le soluzioni più idonee in ambito portuale, limitando il numero dei soggetti coinvolti nella procedura decisionale e fissando tempi certi e definiti per la conclusione dell'iter medesimo;

*g)* si raccomanda al Governo di dare piena attuazione al principio di autonomia finanziaria delle AdSP di cui all'articolo 18-*bis* della legge n. 84 del 1994, valutando le possibili misure di ampliamento e sviluppo della responsabilità finanziaria e della connessa capacità di spesa;

*h)* valuti il Governo l'opportunità di inserire nell'allegato A della citata legge n. 84, all'interno dell'AdSP del Mare Adriatico Orientale, il porto di Monfalcone.

ALLEGATO 5

**Legge quadro sui diritti di cittadinanza delle persone sorde, con  
disabilità uditiva in genere e sordocieche (C. 4679, approvata dal  
Senato).**

**PARERE APPROVATO**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato il testo della proposta di legge quadro sui diritti di cittadinanza delle persone sorde, con disabilità uditiva in genere e sordocieche (C. 4679, approvata dal Senato),

esprime

**PARERE FAVOREVOLE.**