

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

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

##### ATTI DEL GOVERNO:

Sulla pubblicità dei lavori .....	274
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 conclusione – Parere favorevole con condizioni e osservazioni</i> ) .....	274
ALLEGATO 1 ( <i>Parere approvato</i> ) .....	279
SEDE CONSULTIVA:	
Sulla pubblicità dei lavori .....	277
DL 148/2017: Disposizioni urgenti in materia finanziaria e per esigenze indifferibili. C. 4741 Governo, approvato dal Senato (Parere alla V Commissione) ( <i>Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole con condizione e osservazioni</i> ) .....	277
ALLEGATO 2 ( <i>Parere approvato</i> ) .....	285
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI .....	278

##### ATTI DEL GOVERNO

*Mercoledì 22 novembre 2017. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. – Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.*

##### La seduta comincia alle 15.40.

##### Sulla pubblicità dei lavori.

Michele Pompeo META, *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 conclusione – Parere favorevole con condizioni e osservazioni).*

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento in oggetto, rinviato, da ultimo, nella seduta del 21 novembre.

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che è pervenuto il prescritto parere da parte della Conferenza unificata e pertanto la Commissione è nelle condizioni di esprimersi.

Mario TULLO (PD), *relatore*, alla luce delle suggestioni e valutazioni che gli sono state informalmente avanzate rispetto alla proposta di parere depositata nella seduta

di ieri, preannuncia di voler modificare quest'ultima: da un lato inserendo l'osservazione riferita al porto di Monfalcone nel novero delle condizioni; dall'altro lato formulando un apposito rilievo, anch'esso riferito alla delicata tematica del lavoro portuale.

Al riguardo ritiene opportuno segnalare come a seguito dell'adozione dello schema di decreto si sia sviluppato un importante e proficuo dibattito che ha coinvolto tutti i soggetti rappresentativi delle imprese e del lavoro portuale. Anche alla luce di questa discussione, ha ritenuto di formulare un'apposita condizione riferita al collocamento al lavoro nelle agenzie di cui all'articolo 17 della legge n. 84 del 1994.

È pienamente consapevole che nell'ambito delle imprese vi siano diversi ambiti di azione e responsabilità, certamente non sovrapponibili, ma non per questo del tutto differenziati. In tal senso ha ritenuto di formulare, sia pure in termini di mera osservazione, un invito al Governo a valutare se estendere la medesima disciplina a anche ai soggetti imprenditoriali di cui agli articoli 16 e 18 della medesima legge.

Roberta OLIARO (Misto-CI-EPI) segnala, preliminarmente, che le dichiarazioni inserite nelle premesse della proposta di parere del relatore non citano l'importante « avviso comune » del 8 novembre 2017 sottoscritto dalle parti stipulanti il contratto collettivo dei lavoratori dei porti.

Osserva che la condizione riferita all'articolo 7 dello schema di decreto legislativo, dovrebbe opportunamente prevedere la cancellazione del riferimento all'Autorità di regolazione dei trasporti per finalità di chiarezza e semplificazione, così come sarebbe stato opportuno superare i cosiddetti « piani di traffico », come pure era stato raccomandato dalle parti sociali.

Inoltre, come ha preannunciato il relatore, occorre consentire l'applicazione delle misure ipotizzate per i lavoratori delle imprese, siano esse riferibili all'articolo 17, ovvero agli articoli 16 e 16 della legge n. 84. Sul punto, avrebbe auspicato una specifica condizione. Al riguardo, per

la condizione riferita al comma 15-bis dell'articolo 17, concernente il personale inidoneo, tiene a evidenziare come un lavoratore riconosciuto invalido civile o inidoneo permanentemente alle mansioni afferenti l'esecuzione delle operazioni/servizi portuali dovrebbe essere tale a prescindere dal datore di lavoro di appartenenza, sia esso ricadente nelle previsioni degli articoli 16, 18, ovvero 17.

Per quanto riguarda la condizione relativa all'articolo 10 dello schema, invita a riflettere sulla la proposta di aggiungere tra i componenti degli organismi locali di partenariato un rappresentante designato dall'ANCIP, che peraltro già è presente in taluni organismi locali e che, inoltre ANCIP non è parte contraente dell'accordo collettivo nazionale dei lavoratori dei porti.

Lascia altresì perplessi la proposta di inserire la società RAM tra i soggetti chiamati a collaborare con la Conferenza nazionale di coordinamento delle AdSP. Analogamente, invita il relatore a precisare se il riferimento ai « diritti di porto » recata nell'osservazione concernente l'articolo 13 della citata legge n. 84 rischi di introdurre nuovi oneri o « gabelle » a carico delle imprese.

Infine, il rilievo riferito all'eventuale abrogazione del comma 9 dell'articolo 17 della legge n. 84 del 1 non sembra coerente con la normativa europea.

Sandro BIASOTTI (FI-PdL), per quanto riguarda la questione relativa alla disposizione diretta a beneficiare i lavoratori e gli addetti di cui all'articolo 17 della legge n. 84 del 1994 osserva, che la posizione espressa dal relatore appare equilibrata, in quanto la disciplina essa interessa realtà imprenditoriali molto diverse. Alcune compagnie di lavoro portuale, in questo momento storico, hanno difficoltà di sopravvivenza, mentre le società private – i cui lavoratori trovano riferimento negli articoli 16 e 18 della legge n. 84 del 1994 – sembrano attualmente andare molto bene: in tal senso richiede che sia comprensibile avere un occhio di riguardo per i primi.

Preannuncia comunque il voto contrario del suo Gruppo in quanto nel testo permangono alcuni aspetti non condivisibili.

Essi, sostanzialmente, riguardano il tema dell'autonomia finanziaria dei porti – e sul punto richiama le recenti dichiarazioni del Ministro Delrio che ha affermato che non consentirà le trasformazioni delle Autorità di sistema portuale in società per azioni –, nonché l'effettiva autonomia delle Autorità di sistema dalla politica – solo affermata giacché in due di esse sono stati nominati presidenti ex assessori di Giunte regionali – che poi si contraddice nella posizione irremovibile del Governo di non consentire che nei Comitati di gestione possano partecipare i sindaci dei territori di riferimento.

Michele MOGNATO (MDP), osserva che sul provvedimento all'esame è sorto un interesse notevole considerato che rappresenta un intervento conclusivo, almeno per la legislatura in corso, sulla portualità e comunque su una delle infrastrutture strategiche per il Paese.

Valuta favorevolmente la proposta di parere del relatore che accoglie istanze e suggerimenti proposti nel corso delle numerose interlocuzioni avute e sempre considerando il livello di risorse disponibili che rendano possibile intervenire sul testo. Ricorda, inoltre, che nel parere proposto trovano spazio anche alcune questioni riguardanti particolari porti ove agiscono aziende speciali e ove esiste il rischio che l'Autorità di sistema portuale non sia in grado di espletare completamente la propria funzione. Invita, in tal senso, il Governo a tenere conto di quanto proposto e frutto di condivisione.

Osserva che un ulteriore tema in discussione, affrontato più volte in Commissione, è quello riguardante l'autonomia finanziaria. Considera positivamente il risultato perseguito e si augura che in un prossimo futuro sia possibile valutare complessivamente l'intero intervento sul sistema portuale al fine di verificarne l'effettivo funzionamento.

Critica, infine, la scelta del Ministro Delrio di introdurre fattispecie di inconferibilità degli incarichi nei comitati di gestione nei confronti di chi svolge mandati elettivi e incarichi politici, che impedisce al sistema della portualità di usufruire di esperienze potenzialmente utili.

Nicola BIANCHI (M5S), annuncia che il suo Gruppo si asterrà dal votare la proposta di parere del relatore. Ritiene, infatti, che nonostante esso rappresenti un miglioramento del testo all'esame, tuttavia sussistano criticità non superate.

Mario TULLO (PD), *relatore*, ringraziando i colleghi per il loro contributo, concorda con quanto osservato dal collega Biasotti circa la diversa condizione in cui versano, attualmente, le distinte categorie di lavoratori e addetti portuali.

Rivolgendosi alla collega Oliaro, segnala che ha ben presente la dichiarazione di Assoterminal e delle organizzazioni sindacali dell'8 novembre scorso ma ritiene che vi sia un momento per la consultazione delle parti interessate e per la discussione e un altro per assumere decisioni. Sottolinea, peraltro, che in questi anni è stato dimostrato che uno dei valori determinanti per la crescita e la vitalità del settore portuale sia, se non la concordia, lo stato di non conflittualità tra le parti in campo. Concorda, inoltre, con quanti hanno sottolineato che la questione dell'autonomia finanziaria costituirà in futuro uno dei punti qualificanti.

Per tali motivi ritiene che le modifiche apportate alla sua proposta di parere presentata nella seduta di ieri rappresentino un valore aggiunto. Illustra, quindi, le parti modificate della predetta proposta di parere favorevole con una condizione e osservazioni (*vedi allegato 1*).

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO esprime parere favorevole sulla proposta di parere del relatore.

La Commissione approva la proposta di parere favorevole con condizioni e osser-

vazioni formulata dal relatore (*vedi allegato 1*).

**La seduta termina alle 16.10.**

#### SEDE CONSULTIVA

*Mercoledì 22 novembre 2017. — 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 16.10.**

#### Sulla pubblicità dei lavori

Michele Pompeo META, *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).

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

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento in oggetto, rinviato nella seduta del 21 novembre.

Federico FAUTTILLI (DeS-CD), *relatore*, formula una proposta di parere (*vedi allegato 2*).

Franco BORDO (MDP), dichiara di condividere le valutazioni espresse nel parere con riguardo alle norme in materia di trasporto ferroviario, così come esprime apprezzamento per il recepimento nella parte dispositiva del parere di una specifica richiesta del collega Mognato. Pertanto dichiara il voto favorevole del suo

gruppo sulla proposta di parere del relatore, precisando che ciò non lascia pregiudicato il giudizio complessivo che la sua parte politica assume nei confronti del provvedimento nel suo complesso.

Arianna SPESSOTTO (M5S) evidenzia come il decreto rechi una nuova erogazione di risorse a favore di Alitalia, con lo scopo evidente di ritardare — possibilmente a dopo il passaggio elettorale — una verifica definitiva e trasparente sulla situazione societaria. Stigmatizza inoltre le previsioni riferite al contratto di programma tra il gestore dell'infrastruttura ferroviaria e il soggetto pubblico, che tendono a pregiudicare la trasparenza procedurale e la partecipazione parlamentare alle scelte strategiche.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO dichiara che la posizione del Governo è contraria rispetto alla condizione formulata dal relatore. Al riguardo, anche sulla scorta di una nota di approfondimento giuridico predisposta dagli uffici, afferma che la disposizione oggetto della condizione — l'articolo 15, comma 1-bis — deve essere opportunamente interpretata. Essa esclude il parere parlamentare solo quando gli aggiornamenti ai contratti di programma rechino modifiche sostanziali, ovvero che superano del 15 per cento le previsioni. Tale percentuale deve essere rapportata alle sole modifiche delle previsioni e non già all'intero ammontare dei finanziamenti. Inoltre, resta necessario il passaggio parlamentare se si verifica, come non di rado avviene, uno scostamento delle previsioni superiore al 15 per cento per il singolo programma o progetto di investimento.

Aggiunge inoltre come, anche per sua esperienza diretta, vi sia certamente una esigenza di snellimento del procedimento di adozione di questi importanti atti di programmazione. Occorre più di un anno per passare dalla fase di predisposizione e consultazione presso il CIPE, alla fase di stipula finale e adozione del decreto ministeriale, nonché registrazione del medesimo da parte della Corte dei Conti.

Michele Pompeo META, *presidente*, riconosce le difficoltà di svolgimento della procedura espresse dal rappresentante del Governo, che hanno di fatto, almeno fino ad ora, impedito alla Commissione di esaminare il nuovo contratto di programma per le annualità dal 2017 al 2021, nonostante risulti che sia stato esaminato dal CIPE lo scorso 7 agosto.

Nel riconoscere come il sottosegretario Del Basso De Caro abbia sempre mostrato di essere particolarmente rispettoso del ruolo delle Commissioni, ritiene purtuttavia che costituisca, a legislazione vigente, un *vulnus* delle competenze proprie dell'organo parlamentare non poter discutere in questa legislatura il fondamentale accordo tra lo Stato e il gestore dell'infrastruttura ferroviaria.

Aggiunge che lo stesso *iter* complesso descritto dal rappresentante del Governo non sembra rafforzare la tesi secondo cui costituirebbe un gravoso onere procedu-

rale l'acquisizione del parere parlamentare nel termine perentorio di 30 giorni.

In queste condizioni, dichiara di non condividere la scelta di escludere un coinvolgimento delle Commissioni nella fase di adozione degli aggiornamenti annuali e invita i colleghi a confortare tale sua posizione a difesa delle Istituzioni parlamentari con il proprio voto favorevole sulla proposta del relatore.

La Commissione approva la proposta di parere favorevole formulata dal relatore (*vedi allegato 2*).

**La seduta termina alle 16.25.**

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

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 16.25 alle 16.30.

## ALLEGATO 1

**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).****PARERE APPROVATO**

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 seguenti: « , 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 »;

12) all'Allegato A, numero 14), della citata legge n. 84, sostituire le parole « Porto di Trieste » con le seguenti: « Porti di Trieste e Monfalcone »;

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 infine il Governo la possibilità di una eventuale estensione dell'autorizzazione in materia di collocamento obbligatorio, di cui alla condizione n. 5, capoverso articolo 17, comma 15-*bis*, ultimo periodo, anche alle imprese di cui agli articoli 16 e 18.

## ALLEGATO 2

**DL 148/2017: Disposizioni urgenti in materia finanziaria e per esigenze indifferibili (C. 4741 Governo, approvato dal Senato).****PARERE APPROVATO**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato, per le parti di competenza, il disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, recante « Disposizioni urgenti in materia finanziaria e per esigenze indifferibili » (C. 4741 Governo, approvato dal Senato);

premesso che il decreto-legge in questione si inquadra nell'ambito delle iniziative urgenti connesse alla stabilizzazione della finanza pubblica e prevede interventi di notevole importanza e strettamente connessi all'imminente legge di bilancio;

preso atto delle disposizioni riguardanti le dotazioni delle Capitanerie di Porto (articolo 6 comma 4-*bis*), le procedure di cessione di Alitalia (articolo 12), i trattamenti pensionistici di talune categorie di lavoratori addetti al settore della navigazione aerea (articolo 12-*bis*), la gestione dell'aeroporto di Trapani Birgi (articolo 12-*ter*), i finanziamenti per il contratto di programma con il gestore della rete, ivi compreso la fase consultiva in sede parlamentare della procedura di adozione degli aggiornamenti al medesimo contratto e gli strumenti di pianificazione della strategia di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria (articolo 15, commi da 1 a 1-*ter*), la procedura per la definizione dei contratti riguardanti gli obblighi di servizio pubblico per il trasporto ferroviario (articolo 15, comma 1-*quater*), il contributo straordinario a favore della società torinese GTT Spa (articolo 15, commi 1-*quinqüies* e 1-*sexies*), il sostegno del

trasporto ferroviario delle merci (articolo 15, comma 1-*septies*), la sicurezza ferroviaria e marittima (articolo 15-*ter*), la procedura nel caso di subentro nella concessione per la realizzazione di opere inamovibili costruite sull'area demaniale (articolo 15-*quinqüies*), nonché la disciplina del settore delle telecomunicazioni (articolo 19-*quinqüiesdecies*);

evidenziata criticamente la disposizione di cui all'articolo 15, comma 1-*bis* (introdotto al Senato) che 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 », formulando una definizione di « modifiche sostanziali » che rende improbabile la necessità di acquisire in futuro le pronunce delle Commissioni parlamentari;

espresso apprezzamento per la piena attuazione degli impegni recati dalla risoluzione n. 8-00263 approvata all'unanimità nella seduta della Commissione del 12 ottobre 2017 sulla cadenza mensile delle fatturazioni, mediante l'introduzione dell'articolo 19-*quinqüiesdecies*;

segnalato che l'articolo 15 comma 1-*quater* (introdotto al Senato), nel disciplinare la procedura per la definizione dei contratti riguardanti gli obblighi di servizio pubblico per il trasporto ferroviario di passeggeri sul territorio nazionale non appare coordinata con la norma attualmente vigente — ovvero l'articolo 38,

commi 2 e 3, della legge n. 166 del 2002, che non risulta espressamente abrogata – rendendo incerto se quest’ultima rimane in vigore, sia pure per le sole parti non incompatibili con la nuova disciplina;

rilevato che l’articolo 15-*ter*, al fine di potenziare le misure di sicurezza ferroviaria, autorizza l’ANSF all’assunzione di personale, mentre non viene dedicata analoga attenzione all’Autorità amministrativa cui sono attribuiti anche compiti in materia di sicurezza del traffico aereo, l’ENAC, che pure versa in una situazione di grave carenza di organico, peraltro destinata ad acuirsi nel prossimo futuro a fronte di un forte aumento del volume di traffico aereo;

preso atto che l’articolo 15-*ter*, al comma 6 disciplina i profili sanzionatori, legati all’inosservanza delle determinazioni dell’ANSF, che invece l’articolo 5, comma 5, del decreto legislativo n. 162 del 2007 demandava ad appositi decreti legislativi adottati ai sensi dell’articolo 3, comma 1, lettera c), della legge n. 29 del 2006;

richiamati gli elementi emersi nel dibattito, con particolare riguardo alla effettiva congruità delle risorse che l’articolo 19-*quater* stanziava per la banca dati degli operatori economici, affidata al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti,

esprime

#### PARERE FAVOREVOLE

con la seguente condizione:

1) sopprimere l’articolo 15, comma 1-*bis*, ovvero, in alternativa, sostituirlo con il seguente: «1-*bis*. All’articolo 1 della legge 14 luglio 1993 n. 238, il comma 2 è sostituito dal seguente: “2. Le Commissioni parlamentari competenti esprimono un parere motivato sui contratti di cui al comma 1 nel termine preteritorio di trenta

giorni dalla data di assegnazione, salvo che per gli eventuali aggiornamenti ai contratti che siano esclusivamente finalizzati al recepimento delle risorse finanziarie recate dalla legge di bilancio o da altri provvedimenti di legge, per i quali il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti trasmette una informativa al Parlamento.” »;

e con le seguenti osservazioni:

a) all’articolo 15, comma 1-*quater* (introdotto al Senato) – che disciplina la procedura per la definizione dei contratti riguardanti gli obblighi di servizio pubblico per il trasporto ferroviario di passeggeri sul territorio nazionale senza abrogare l’articolo 38, commi 2 e 3, della legge n. 166 del 2002 – dovrebbe valutarsi l’esigenza di un coordinamento normativo che elimini le incertezze relative all’eventuale permanenza in vigore del citato articolo 38, sia pure per le sole parti non incompatibili con la nuova disciplina;

b) nell’ambito delle disposizioni concernenti l’innalzamento dei presidi di sicurezza nel trasporto ferroviario e marittimo, dovrebbe verificarsi la possibilità di potenziare le capacità operative anche dell’ENAC, che versa in una situazione di grave carenza di organico, peraltro destinata ad acuirsi nel prossimo futuro, a fronte di un forte aumento del volume di traffico aereo;

c) con riguardo alle previsioni di cui all’articolo 19-*quater* in ordine allo stanziamento per la banca dati degli operatori economici di cui all’articolo 81 del Codice dei contratti pubblici (come modificato dal decreto legislativo 19 aprile 2017, n. 56), affidata al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dovrebbe verificarsi l’effettiva congruità delle risorse annualmente previste, che appaiono *prima facie* sovradimensionate rispetto alle esigenze di gestione del supporto informatico.