

## COMMISSIONE PARLAMENTARE

### per le questioni regionali

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

##### SEDE CONSULTIVA:

Sull'ordine dei lavori .....	184
Disposizioni in materia di trattamenti pensionistici di importo elevato. S. 1253 Governo (Parere alla XI Commissione della Camera) ( <i>Esame e rinvio</i> ) .....	184
DL 145/13: Interventi urgenti di avvio del piano « Destinazione Italia », per il contenimento delle tariffe elettriche e del gas, per la riduzione dei premi RC-auto, per l'internazionalizzazione, lo sviluppo e la digitalizzazione delle imprese, nonché misure per la realizzazione di opere pubbliche ed EXPO 2015. C. 1920 Governo (Parere alle Commissioni riunite VI e X della Camera) ( <i>Esame e rinvio</i> ) .....	186
DL 151/13: Disposizioni di carattere finanziario indifferibili finalizzate a garantire la funzionalità di enti locali, la realizzazione di misure in tema di infrastrutture, trasporti ed opere pubbliche nonché a consentire interventi in favore di popolazioni colpite da calamità naturali. S. 1215 Governo (Parere alla 5 <sup>a</sup> Commissione del Senato) (Seguito dell'esame e rinvio) .....	192
Riforma della legislazione in materia portuale. S. 120 e S. 370 (Parere alla 8 <sup>a</sup> Commissione del Senato) ( <i>Seguito dell'esame congiunto e conclusione – Parere favorevole con condizioni sul progetto di legge S. 370</i> ) .....	193
ALLEGATO ( <i>Parere approvato</i> ) .....	195

##### SEDE CONSULTIVA

*Mercoledì 22 gennaio 2014. — Presidenza del presidente Renato BALDUZZI.*

**La seduta comincia alle 8.05.**

##### Sull'ordine dei lavori.

Renato BALDUZZI, *presidente*, propone di invertire l'ordine del giorno e di iniziare con l'esame della proposta di legge C. 1253 Giorgia Meloni.

La Commissione consente.

##### Disposizioni in materia di trattamenti pensionistici di importo elevato.

##### S. 1253 Governo.

(Parere alla XI Commissione della Camera).

(*Esame e rinvio*).

La Commissione inizia l'esame.

Il senatore Raffaele RANUCCI (PD), *relatore*, introduce l'esame del provvedimento, riferendo che la proposta di legge C.1253, sulla quale la Commissione è chiamata a rendere alla Commissione lavoro della Camera il parere per i profili di propria competenza, è composta di un solo articolo, che prevede il ricalcolo con il metodo contributivo e il conseguente

taglio dei trattamenti pensionistici, compresi quelli in essere, superiori a dieci volte il trattamento minimo erogato dall'INPS, e quindi superiori a 64.406 euro annui.

Più in dettaglio, il comma 1 specifica che oggetto del ricalcolo con annesso taglio sono i trattamenti pensionistici obbligatori, integrativi e complementari, nonché i trattamenti erogati da forme pensionistiche che garantiscono prestazioni definite in aggiunta o a integrazione del trattamento pensionistico obbligatorio, ivi comprese quelle di cui al decreto legislativo 20 novembre 1990, n. 357 (che tratta degli enti pubblici creditizi), quelle di cui al decreto legislativo 16 settembre 1996, n. 563 (che tratta degli enti operanti nel settore del credito e del risparmio) e quelle di cui al decreto legislativo 5 dicembre 2005, n. 252 (che tratta delle forme pensionistiche complementari, comprese quelle disciplinate dalle regioni nel rispetto della normativa nazionale in materia).

Parimenti oggetto del ricalcolo sono i trattamenti che assicurano prestazioni definite per i dipendenti delle regioni a statuto speciale e degli enti di cui alla legge 20 marzo 1975, n. 70, che riguarda gli enti pubblici in generale, ad eccezione di quelli territoriali.

Sono oggetto del ricalcolo anche i trattamenti derivanti dalla gestione speciale ad esaurimento di cui all'articolo 75 del decreto del Presidente della Repubblica 20 dicembre 1979, n. 761 — che detta misure relative a personale delle aziende sanitarie locali — e i trattamenti erogati dalle gestioni di previdenza obbligatorie presso l'Istituto nazionale della previdenza sociale (INPS) per il personale addetto alle imposte di consumo, per il personale dipendente dalle aziende private del gas e per il personale già addetto alle esattorie e alle ricevitorie delle imposte dirette.

Le norme richiamate dalla proposta di legge fanno riferimento in sostanza al personale della Banca d'Italia, dell'Ufficio Italiano Cambi, degli enti pubblici creditizi, delle regioni, comprese quelle a statuto speciale, del cosiddetto parastato, del

personale addetto alle imposte di consumo, delle aziende del gas, delle esattorie e delle ricevitorie.

Sono esclusi dal ricalcolo le prestazioni di tipo assistenziale, gli assegni straordinari di sostegno del reddito, le pensioni erogate alle vittime del terrorismo e le rendite erogate dall'INAIL.

Il ricalcolo — con conseguente taglio del trattamento pensionistico — è previsto anche nel caso in cui il limite di dieci volte il trattamento minimo INPS venga superato per effetto del cumulo, da parte di un medesimo soggetto, di più trattamenti pensionistici.

Il ricalcolo avviene secondo il sistema contributivo di cui alla legge n. 335 del 1995, la cosiddetta riforma Dini.

Il comma 2 introduce una misura di salvaguardia per le pensioni in essere, prevedendo che, a seguito del ricalcolo, l'importo dei trattamenti pensionistici non possa comunque diventare inferiore a dieci volte il trattamento minimo dell'INPS, il che peraltro implica che più che di un ricalcolo, si tratta di un taglio delle prestazioni previdenziali per un importo di misura tale da ricondurre il trattamento previdenziale complessivo dei singoli entro il limite massimo di dieci volte il trattamento minimo erogato dall'INPS.

Il comma 3 prevede che i risparmi di spesa conseguiti a seguito del ricalcolo vengano destinati a misure di perequazione dell'integrazione al trattamento minimo dell'INPS, dell'assegno sociale e dei trattamenti corrisposti ai sensi della legge n. 222 del 1984, vale a dire i trattamenti di inabilità e invalidità.

Ciò premesso, fa presente che, nella seduta di ieri, la Commissione di merito ha deliberato la nomina di un comitato ristretto, deferendo a quest'ultimo l'esame della proposta di legge in titolo e delle proposte abbinata. Considerato che il comitato ristretto o la Commissione potrebbero predisporre un nuovo testo della proposta in esame, ritiene che la Commissione parlamentare per le questioni regionali dovrebbe aggiornare i propri lavori in attesa degli sviluppi dell'esame in sede referente.

Renato BALDUZZI, *presidente*, preso atto che non vi sono richieste di intervento sul merito, si dichiara d'accordo con il relatore sull'opportunità di rinviare l'espressione del parere, in modo che la Commissione non debba pronunciarsi su un testo che potrebbe risultare modificato all'esito dell'esame in sede referente.

Ricorda peraltro che la proposta di legge in titolo è attualmente iscritta nel calendario dei lavori dell'Assemblea della Camera a partire dalla prossima settimana e che la Commissione di merito ha proceduto alla nomina del comitato ristretto con la riserva che l'ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, avrebbe eventualmente rivisto l'organizzazione dei tempi di esame di questo provvedimento alla luce dell'eventuale conferma, da parte della Conferenza dei presidenti di gruppo, della sua presenza nel calendario dei lavori di Aula della prossima settimana. La Conferenza dei presidenti di gruppo della Camera riunitasi nel pomeriggio di ieri ha però rinviato a domani, giovedì 23 febbraio 2014, le proprie determinazioni in merito all'articolazione dei lavori dell'Aula per la prossima settimana.

Ciò premesso, fa presente che non si può pertanto escludere un'accelerazione dei lavori della Commissione di merito e si riserva, quindi, in questa ipotesi, di valutare se convocare la Commissione parlamentare per le questioni regionali *ad horas* per l'espressione del parere.

Quindi, non essendovi obiezioni, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

**DL 145/13: Interventi urgenti di avvio del piano « Destinazione Italia », per il contenimento delle tariffe elettriche e del gas, per la riduzione dei premi RC-auto, per l'internazionalizzazione, lo sviluppo e la digitalizzazione delle imprese, nonché misure per la realizzazione di opere pubbliche ed EXPO 2015. C. 1920 Governo.**

(Parere alle Commissioni riunite VI e X della Camera).

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame.

Il senatore Daniele Gaetano BORIOLI (PD) *relatore*, dopo aver sottolineato come il provvedimento in esame rechi un contenuto ampio e complesso, incidente sui più diversi settori normativi con misure di vario genere, ne illustra i contenuti essenziali.

Deposita quindi agli atti la seguente relazione introduttiva, con la quale riferisce più analiticamente che il provvedimento prevede interventi in campo energetico, misure a favore delle imprese, per la bonifica dei siti di interesse nazionale, per l'area di crisi complessa di Trieste; misure concernenti il settore delle telecomunicazioni e comunicazioni elettroniche; misure per contenere i costi dell'assicurazione per la responsabilità civile; misure per ottimizzare l'utilizzo delle risorse disponibili per il piano di interventi previsti per l'EXPO 2015; interventi in materia di normativa sui contratti pubblici e in materia di opere pubbliche di rilevanza settoriale (per esempio, i porti) o locale (per esempio la metropolitana di Napoli); misure relative al settore aeroportuale; interventi per valorizzare specifiche aree dell'Obiettivo convergenza; misure per contrastare il fenomeno del lavoro sommerso e irregolare e a tutelare la salute e la sicurezza nei luoghi di lavoro.

Più in dettaglio, l'articolo 1 contiene disposizioni che a diverso titolo incidono sul settore energetico, soprattutto per ridurre le bollette elettriche. L'articolo interviene innanzitutto direttamente sui prezzi dell'energia elettrica, adeguando le tariffe per il regime di tutela in base ai cambiamenti sui prezzi orari avvenuti nel mercato all'ingrosso in seguito all'espansione della fonte solare fotovoltaica (comma 1). Viene ridotta l'incidenza sulle bollette della componente A3, riguardante il costo dell'incentivazione per le fonti rinnovabili (comma 2). Viene prospettata ai produttori di energie rinnovabili un'alternativa tra la rimodulazione dell'incentivo e la fruizione dell'incentivo fino al termine previsto, con la limitazione che, nei dieci anni successivi alla scadenza del

termine, gli interventi realizzati sullo stesso sito non avranno diritto ad ulteriori agevolazioni (commi da 3 a 6).

I commi 7 e 8, in materia di certificazione energetica degli edifici, sopprimono l'obbligo di allegare l'attestato di prestazione energetica (APE) agli atti di trasferimento di immobili a titolo gratuito e ai contratti di locazione di singole unità immobiliari, e sostituiscono la nullità del contratto con una sanzione amministrativa quale penalità per non aver allegato l'APE.

Il comma 9 interviene solo marginalmente in materia energetica, modificando le disposizioni del codice civile relative alla disciplina del condominio degli edifici. In particolare, si prevede la maggioranza qualificata (e non più la maggioranza semplice) dell'assemblea condominiale per le innovazioni volte al contenimento del consumo energetico; sono inoltre previsti interventi relativi alla formazione degli amministratori di condominio, al fondo speciale per le opere di manutenzione straordinaria e alle sanzioni per le infrazioni del regolamento condominiale.

Il comma 10 riguarda il ruolo statale nell'incentivazione dell'energia geotermica, e specifica che, nell'ambito della determinazione degli indirizzi della politica energetica nazionale, spetta allo Stato individuare gli impianti per l'estrazione dell'energia geotermica.

I commi da 11 a 14 riformulano le norme relative al progetto per la realizzazione di una centrale termoelettrica a carbone, dotata di apposita sezione di impianto per la cattura e lo stoccaggio dell'anidride carbonica prodotta (CCS), da realizzare sul territorio del Sulcis Iglesiente, in prossimità del giacimento carbonifero. La regione Sardegna, entro il 30 giugno 2016, potrà bandire una gara per realizzare la centrale. Al vincitore sarà assicurato il prelievo dell'energia a prezzi incentivati, con copertura degli oneri mediante prelievo sulle tariffe elettriche.

Con il comma 15 si congela la quota minima di miscelazione dei biocarburanti nella benzina e nel gasolio del settore dei trasporti fissandola al 4,5 per cento per il 2014: viene così evitato l'aumento previsto

di mezzo punto percentuale, con conseguente riverbero sui prezzi dei carburanti. Con modalità successive verranno stabiliti gli incrementi annui per il raggiungimento della quota minima al 2020. A decorrere dall'anno 2014, si potranno utilizzare più biocarburanti prodotti da rifiuti e sottoprodotti.

Il comma 16 interviene sulle norme che regolano le gare di ambito per l'affidamento del servizio di distribuzione del gas, e in particolare sul calcolo del valore di riscatto che il distributore subentrante deve versare al gestore uscente.

L'articolo 2, comma 1, riforma la disciplina degli incentivi all'autoimprenditorialità con misure volte a sostenere la creazione e lo sviluppo di piccole imprese possedute in prevalenza da giovani e da donne.

Il comma 2, introduce modifiche alla disciplina sulla riconversione e riqualificazione produttiva di aree di crisi industriale complessa. Tra le modifiche più rilevanti vi è l'estensione del regime di finanziamenti agevolati collegato al Piano di promozione industriale (di cui agli articoli 5, 6, e 8 del decreto-legge n. 120 del 1989) anche alle aree o distretti del Paese interessati da fenomeni di crisi industriale non complessa, ma con impatto significativo sullo sviluppo dei territori e sull'occupazione. L'individuazione delle aree o distretti è rimessa ad un decreto ministeriale, sentita la conferenza Stato-regioni.

L'articolo 3 istituisce un credito di imposta a favore delle imprese che investono in attività di ricerca e sviluppo. La norma definisce le attività di ricerca e sviluppo soggette all'agevolazione e le spese ammissibili.

L'articolo 4, comma 1, modifica la disciplina per la riconversione industriale dei siti inquinati nazionali di preminente interesse pubblico. La finalità è quella di consentire la stipula – da parte dei ministri dell'ambiente e dello sviluppo economico, d'intesa con la regione interessata e, per i profili di competenza, con i ministri del lavoro e dei beni culturali – di accordi di programma con uno o più proprietari di aree contaminate o altri

soggetti interessati ad attuare progetti integrati di messa in sicurezza o bonifica, e di riconversione industriale e sviluppo economico produttivo dei siti di interesse nazionale (SIN) individuati entro il 30 aprile 2007 ai sensi della legge n. 426 del 1998. Restano escluse dal campo di applicazione della nuova disciplina le aree dello stabilimento ILVA di Taranto (di cui al decreto-legge n. 61 del 2013).

Il comma 2 prevede la concessione di un credito d'imposta alle imprese sottoscrittrici degli accordi di programma di cui all'articolo 252-*bis* del codice dell'ambiente (decreto legislativo n. 152 del 2006) a fronte dell'acquisizione di nuovi beni strumentali, a specifiche e indicate condizioni definite. I commi da 3 a 10 disciplinano nel dettaglio le modalità di attribuzione del citato credito d'imposta.

Il comma 11 prevede la nomina, con decreto del presidente del Consiglio dei ministri, del presidente della regione Friuli-Venezia Giulia a commissario straordinario per l'attuazione dell'accordo di programma e la realizzazione degli interventi urgenti nell'area di crisi industriale complessa di Trieste. I commi 12 e 13 disciplinano le funzioni e la disciplina applicabile al commissario.

L'articolo 5 prevede norme in materia di internazionalizzazione delle imprese e di facilitazione dell'ingresso e del soggiorno in Italia dei lavoratori extracomunitari impiegati nelle *start-up* innovative. Più in particolare è previsto un contributo di circa 22 milioni di euro all'ICE (Istituto per il commercio con l'estero) per la promozione degli scambi e l'internazionalizzazione delle imprese (comma 1). Al fine di agevolare la circolazione di merci che si muovono in regimi diversi dal transito, è ampliata l'operatività degli uffici frontalieri dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli (comma 2). Inoltre è previsto che anche le imprese agricole possano partecipare ai Consorzi per l'internazionalizzazione (comma 3). Al fine di ridurre gli oneri che gravano sulle imprese, è prevista l'esenzione da bollo per le certificazioni in lingua inglese emesse delle Camere di commercio (comma 4). Sono

previste semplificazioni per le imprese, con l'estensione alle Camere di commercio del potere di rilasciare attestazioni (comma 5). Infine è prevista la modifica della disciplina relativa alle Camere di commercio italo-estere o estere in Italia (comma 6).

L'articolo 5 prevede anche norme più favorevoli per i lavoratori extracomunitari (commi 7-9). In particolare vengono individuate nuove procedure per facilitare la trattazione delle domande di visto di ingresso e di permesso di soggiorno connesse con *start-up* innovative. Più specificamente, si prevede che il cittadino straniero non comunitario che abbia conseguito in Italia un dottorato o un master universitario di primo livello possa chiedere un permesso di soggiorno per attesa di occupazione (lettera *a*); viene agevolato l'ingresso e il soggiorno per ricerca scientifica mediante la previsione che sia l'istituto a dichiarare la sussistenza delle risorse mensili messe a disposizione del ricercatore, anche nel caso in cui la partecipazione del ricercatore al progetto di ricerca benefici del sostegno finanziario di terzi (lettere *b*); viene escluso per i ricercatori l'obbligo di dimostrare la disponibilità di un alloggio idoneo ai fini del ricongiungimento familiare (lettera *c*); viene eliminato l'obbligo di corrispondenza tra titolo di studio e qualifica professionale per l'ingresso di lavoratori altamente qualificati (lettere *d*) ed *e*); viene liberalizzato l'ingresso in Italia degli studenti residenti all'estero che intendano accedere all'istruzione universitaria (lettera *f*).

L'articolo 6, commi da 1 a 3, prevede l'erogazione alle piccole e medie imprese di finanziamenti a fondo perduto, tramite *voucher* di importo non superiore a 10.000 euro da destinare all'acquisto di *software* e hardware; allo sviluppo di soluzioni di e-commerce; alla connettività a banda larga e ultralarga; e alla formazione qualificata nel campo delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione.

Il comma 4 riduce la misura del contributo annuo dovuto dalle imprese che

forniscono reti pubbliche di comunicazioni e di servizio telefonico accessibile al pubblico.

I commi da 5 a 7 prorogano dal 1° gennaio 2013 al 30 giugno 2014 – ovvero al 1° gennaio 2015 limitatamente ai contratti stipulati mediante scrittura privata – l'applicazione di disposizioni concernenti l'obbligo di sottoscrivere in forma elettronica gli accordi per l'esercizio in comune di attività di interesse comune da parte di amministrazioni pubbliche, nonché i contratti pubblici. Vengono fatti salvi gli effetti dei contratti o accordi stipulati in altra forma fino all'entrata in vigore dell'obbligo. I commi 8 e 9 prevedono che, entro il 31 dicembre 2014, debbano essere rilasciate le frequenze per il servizio digitale terrestre assegnate a operatori di reti televisive italiani che tuttavia sono riconosciute a livello internazionale come nella titolarità di Paesi confinanti e che diano luogo ad interferenze.

I commi da 10 a 14 prevedono una detrazione d'imposta del 65 per cento per le spese sostenute entro il 31 dicembre di ciascun anno del triennio 2014-2016, da parte di piccole e medie imprese ovvero da consorzi o da reti di piccole e medie imprese, per interventi volti a garantire una velocità di connettività.

Le disposizioni dell'articolo 7 mirano ad ampliare l'accesso al cosiddetto *ruling* di standard internazionale, consentendo al contribuente di attivare la procedura di *ruling* anche con riferimento alla richiesta di accertamento, in via preventiva, della sussistenza o meno dei requisiti che configurano una stabile organizzazione situata nel territorio dello Stato, tenuti presenti i criteri previsti dal testo unico delle imposte sui redditi e dalle vigenti convenzioni contro le doppie imposizioni stipulate all'Italia. Viene inoltre estesa la validità giuridica dell'accordo da 3 a 5 anni.

L'articolo 8 reca norme sull'assicurazione RC-auto, anche attraverso la modifica del Codice delle assicurazioni private (CAP). Si prevede in particolare, nell'ottica di combattere le frodi e abbassare così le tariffe, la possibilità di clausole contrat-

tuali concernenti la scatola nera; il risarcimento in forma specifica presso carrozzerie convenzionate; il divieto di cessione del diritto al risarcimento; le prestazioni di servizi medico-sanitari resi da professionisti convenzionati con le imprese assicurative. Le imprese di assicurazione non sono tenute ad offrire detti meccanismi antifrode, ma qualora essi vengano proposti dalle imprese e accettati dagli assicurati ad essi sono collegate riduzioni dei premi obbligatori. In caso di inosservanza sono previste sanzioni pecuniarie irrogate dall'IVASS, oltre alla riduzione automatica del premio di assicurazione. I costi di installazione della scatola nera sono a carico dell'impresa di assicurazione.

In vista poi della massima trasparenza, le imprese di assicurazione devono pubblicare sul proprio sito internet l'entità della riduzione dei premi che deriva dall'utilizzo delle suddette clausole. Gli stessi dati sono pubblicati anche sui siti del Ministero dello sviluppo economico e dell'IVASS. Nel momento della stipula del contratto, inoltre, le imprese di assicurazione che non propongono le clausole in tema di scatola nera, risarcimento in forma specifica e divieto di cessione del credito devono darne comunicazione all'assicurato con apposita dichiarazione. L'inosservanza di tali obblighi comporta una sanzione amministrativa pecuniaria.

È prevista l'istituzione, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di un servizio unico di raccolta dei dati, anche affidato in concessione, per garantire l'interoperabilità dei meccanismi elettronici che registrano l'attività del veicolo.

Sempre in un'ottica antifrode, è prevista l'inammissibilità in giudizio delle testimonianze prodotte in un momento successivo alla denuncia del sinistro, salva la possibilità per il giudice di disporre l'audizione di testimoni nei casi in cui sia comprovata l'impossibilità della loro tempestiva identificazione. È inoltre previsto che il giudice verifichi se i testimoni risultino già chiamati a testimoniare in altre cause per infortuni stradali e, ove risultino chiamati in più di tre cause negli ultimi

cinque anni, trasmetta un'informativa alla Procura della Repubblica competente.

Con riferimento al risarcimento del danno alla persona per lesioni di lieve entità è precisato che devono risultare strumentalmente accertate a seguito di riscontro medico legale.

L'articolo 9 prevede la possibilità di attivare un credito di imposta per l'acquisto di libri muniti di codice ISBN per le persone fisiche e le persone giuridiche che non usufruiscono già della detrazione IVA, pari al 19 per cento fino ad una spesa annua di duemila euro, di cui mille per l'acquisto di libri di testo scolastici e universitari. Il finanziamento dell'agevolazione, nella misura massima di 50 milioni di euro, rientra nell'ambito di un apposito Programma Operativo Nazionale (PON) della prossima programmazione 2014-2020 dei fondi strutturali comunitari. La disposizione ha, pertanto, carattere programmatico.

L'articolo 10 delinea una nuova competenza inderogabile per territorio per le cause civili che hanno come parte una società con sede all'estero, anche avente sedi secondarie con rappresentanza stabile in Italia. L'articolo concentra presso le sezioni specializzate di nove Tribunali per le imprese le controversie rientranti nella competenza funzionale delle suddette sezioni, in cui le imprese straniere siano parti.

L'articolo 11 introduce alcune modifiche alla legge n. 49 del 1985 (cosiddetta legge Marcora) con la quale è stato introdotto e disciplinato un sistema organico di agevolazioni in favore delle cooperative. In particolare, la modifica di cui al comma 1, lettera a), mira ad estendere l'agevolazione tributaria già prevista in favore dei finanziamenti erogati dal Foncooper anche ai finanziamenti erogati dalle società finanziarie. La lettera b) del medesimo comma 1 è finalizzata a riconoscere la possibilità di intervento delle società finanziarie anche in favore delle società cooperative con meno di 9 soci.

I commi 2 e 3 introducono un diritto di prelazione in favore delle società cooperative costituite da lavoratori dipendenti

che si propongono per l'affitto o l'acquisto di aziende sottoposte a procedure concorsuale.

L'articolo 12 reca un insieme di misure volte, nel loro complesso, a immettere liquidità nel sistema imprenditoriale e, in particolare, ad alimentare i canali di finanziamento delle piccole e medie imprese. A tal fine il comma 1 prevede una complessiva riforma della disciplina delle cartolarizzazioni. Il comma 2 modifica la disciplina degli strumenti finanziari (cosiddetti mini-bond e obbligazioni), in particolare incentivando l'investimento nei predetti strumenti finanziari da parte delle imprese assicurative e dei fondi pensione.

Con il comma 3 si semplificano, nel caso di cessioni di crediti effettuate ai sensi della legge sul *factoring*, le formalità per l'ottenimento della data certa del pagamento e quindi per l'opponibilità della cessione ai soggetti terzi, in modo da rendere meno onerosi gli adempimenti burocratici per le imprese cedenti.

Il comma 4 ed il comma 5 riformano il regime fiscale applicabile ai finanziamenti a medio e a lungo termine, attualmente sottoposti a imposta sostitutiva delle imposte indirette.

Il comma 6 estende il privilegio speciale sui beni mobili destinati all'esercizio dell'impresa, previsto a garanzia dei finanziamenti delle banche alle imprese, anche a garanzia dell'emissione di obbligazioni e titoli similari.

L'articolo 13 ha un contenuto piuttosto articolato. I commi da 1 a 3 recano disposizioni concernenti l'Expo 2015. In particolare, il comma 1 prevede la revoca delle risorse assegnate con le delibere CIPE n. 146/2006 e n. 33/2010 (concernenti rispettivamente lo schema idrico Bassento-Bradano e il potenziamento della linea ferroviaria Rho Arona) e la destinazione di parte delle risorse revocate, per l'importo di 53,2 milioni di euro, alla realizzazione dei progetti cantierabili relativi a opere di connessione indispensabili per lo svolgimento dell'Expo 2015 citate nella norma, nonché ad opere necessarie per l'accessibilità ferroviaria Malpensa – terminal T1-T2 e alla linea M4 della

metropolitana di Milano. Il comma 2 destina 42,8 milioni di euro (derivanti dall'assegnazione disposta dal CIPE nella seduta del 9 settembre 2013 a favore della linea M4) alla realizzazione del collegamento S.S. 11 – S.S. 233, lotto 1-B (incluso tra le opere cui verranno destinate le risorse revocate dal comma 1) e prevede la revoca del contributo statale di 172,2 milioni di euro per la linea M4 della metropolitana di Milano, assegnato ai sensi dell'articolo 18 del decreto-legge n. 69 del 2013, in caso di mancata stipula del contratto di finanziamento entro il 30 giugno 2014. Il comma 3 autorizza i soggetti attuatori ad avviare le procedure per l'affidamento dei lavori, nei limiti delle risorse autorizzate dai commi 1 e 2, e attribuisce funzioni di vigilanza sullo stato di attuazione delle opere al Commissario unico dell'evento e al Tavolo istituzionale per il governo complessivo degli interventi regionali e sovraregionali. Si consente, inoltre, al Commissario unico l'adozione di deroghe per l'immediato avvio delle opere e per la loro tempestiva realizzazione.

I commi da 4 a 7 destinano risorse a interventi immediatamente cantierabili per la competitività dei porti italiani. Il comma 8 amplia il novero dei finanziamenti destinati alle infrastrutture strategiche le cui risorse possono essere revocate (ai sensi dei commi 2 e 3 dell'articolo 32 del decreto-legge n. 98 del 2011) e fatte confluire nell'apposito Fondo revocato previsto dal comma 6 del medesimo articolo 32.

Il comma 9 autorizza il comune di Napoli a contrarre mutui per il perfezionamento dei finanziamenti di propria competenza necessari per la realizzazione della linea 1 della metropolitana di Napoli, in deroga alla procedura di riequilibrio finanziario pluriennale, stabilita dagli articoli da 243-*bis* a 243-*quater* del testo unico degli enti locali, per i comuni e le province per i quali sussistano squilibri strutturali del bilancio in grado di provocare il dissesto finanziario.

Il comma 10 consente alla stazione appaltante, in particolari condizioni (situazioni di urgenza o concordato preventivo) e anche in deroga alle previsioni del

bando di gara, di provvedere al pagamento diretto al subappaltatore o al cottimista dell'importo dovuto per le prestazioni dagli stessi eseguite.

Il comma 11 estende a tutti i contratti pubblici l'applicazione delle norme sullo svincolo automatico delle garanzie di buona esecuzione relative alle opere in esercizio (di cui all'articolo 237-*bis* del Codice dei contratti pubblici).

Il comma 12 modifica del codice della strada per escludere dall'obbligo di immatricolazione i carrelli (tipologia delle macchine operatrici) che circolino su strada per brevi e saltuari spostamenti a vuoto o a carico.

Il comma 13 novella la legge istitutiva delle Autorità per i servizi di pubblica utilità (n. 481 del 1995) per precisare l'ambito di competenza dell'Autorità per l'energia elettrica e il gas, nel quale ambito sono incluse anche le funzioni in materia di sistema idrico.

I commi 14 e 15 prevedono l'obbligo di espletamento di procedure concorrenziali per la scelta, da parte dei gestori aeroportuali, dei vettori aerei ai quali erogare contributi, sussidi o altre forme di emolumento per lo sviluppo delle rotte, e la successiva verifica da parte dell'ENAC del rispetto di tali procedure.

I commi da 16 a 18 esentano dall'addizionale comunale sui diritti di imbarco di passeggeri negli scali aeroportuali, nonché dall'addizionale commissariale per Roma capitale, i passeggeri in transito negli scali aeroportuali nazionali se provenienti da scali domestici.

I commi 19 e 20 dispongono che per il 2014 le indennità di volo del personale previste dalla legge o dal contratto collettivo non concorrono alla formazione del reddito ai fini contributivi e sono pensionabili nella misura del 50 per cento del loro ammontare.

I commi da 21 a 23 sono volti a mantenere, nel suo assetto attuale, il Fondo speciale per il sostegno del reddito e dell'occupazione del settore del trasporto aereo, evitando la sua trasformazione in fondo di solidarietà (altrimenti prevista dal 2014). A tal fine, è prolungata di 3

anni l'operatività delle norme che prevedono la devoluzione al Fondo delle maggiori entrate derivanti dall'incremento dell'addizionale sui diritti di imbarco dei passeggeri sugli aeromobili.

I commi da 24 a 28, al fine di migliorare la capacità di attivazione della dotazione di beni storici, culturali e ambientali, nonché dei servizi per l'attrattività turistica di specifiche aree territoriali, prevede un finanziamento per i progetti presentati da comuni con popolazione compresa tra 5.000 e 150.000 abitanti. I criteri per l'utilizzo delle risorse saranno disciplinati da un'apposita convenzione tra il ministro per gli affari regionali e le autonomie e l'ANCI, da approvare con decreto ministeriale.

L'articolo 14 detta misure volte, nel complesso, al contrasto del lavoro sommerso e irregolare, nonché alla promozione della tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro.

In conclusione, si riserva di formulare una proposta di parere nella prossima seduta, anche alla luce degli eventuali interventi.

Il deputato Michele DELL'ORCO (M5S) sottolinea come il decreto-legge in esame destini alla realizzazione di alcune opere pubbliche connesse allo svolgimento dell'Expo 2015 parte di risorse che erano già assegnate ad opere pubbliche programmate in altre regioni e che vengono a questo fine revocate.

In particolare, segnala che l'articolo 13, comma 1, del decreto prevede, tra l'altro, la revoca delle risorse assegnate con la delibera del CIPE n. 146 del 2006, con la quale è stato concesso alla regione Basilicata un contributo di 6.258.000 euro annui massimi per quindici anni per il completamento dello « schema idrico Basento-Bradano, attrezzamento settore G ». Come specificato nella delibera in questione, il contributo, al saggio di interesse praticato dalla Cassa depositi e prestiti, era ritenuto suscettibile di sviluppare un volume di investimenti di circa 70 milioni di euro.

Fa presente che le predette risorse sono indispensabili alla regione per far fronte a

mutui già contratti in relazione ad opere i cui lavori sono in corso di avanzamento; aggiunge che il consorzio di riferimento ha esperito l'iter per la nomina della commissione di aggiudicazione dei lavori e che l'opera in questione è stata giudicata di importanza strategica nazionale dal ministro Lupi.

Auspica pertanto che la proposta di parere del relatore terrà conto della questione da lui sollevata.

Il deputato Albrecht PLANGGER (Misto-Min.Ling.) richiama l'attenzione della Commissione sull'articolo 1, comma 10, del decreto in esame, che – integrando il provvedimento di riassetto della normativa sull'energia geotermica, di cui al decreto legislativo n. 22 del 2010 – specifica che, nell'ambito della determinazione degli indirizzi della politica energetica nazionale, al fine di sostenere lo sviluppo delle risorse geotermiche, spetta allo Stato individuare gli impianti per l'estrazione dell'energia geotermica.

Fa presente che, per quanto riguarda la sua regione – il Trentino Alto Adige – la competenza in questione è attribuita dallo statuto alle province autonome. Ritiene quindi necessario che nel decreto in esame sia introdotta una disposizione di salvaguardia intesa a fare espressamente salve le competenze delle regioni ad autonomia speciale su questa materia.

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

**DL 151/13: Disposizioni di carattere finanziario indifferibili finalizzate a garantire la funzionalità di enti locali, la realizzazione di misure in tema di infrastrutture, trasporti ed opere pubbliche nonché a consentire interventi in favore di popolazioni colpite da calamità naturali.**

**S. 1215 Governo.**

(Parere alla 5<sup>a</sup> Commissione del Senato).

(Seguito dell'esame e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame, iniziato nella seduta del 15 gennaio scorso.

Renato BALDUZZI, *presidente e relatore*, prende atto che non vi sono richieste di intervento sul merito del provvedimento. Quindi, dopo aver riferito che nella Commissione di merito risulta presentato un numero rilevante di emendamenti al testo in esame, esprime l'avviso che la Commissione parlamentare per le questioni regionali dovrebbe rinviare l'espressione del proprio parere, in modo da poter valutare il testo in esame anche alla luce degli emendamenti presentati, ed in particolare di quelli eventualmente presentati dal relatore o dal Governo.

Propone pertanto di rinviare l'espressione del parere, precisando che il provvedimento in titolo è iscritto nel calendario dei lavori del Senato per la prossima settimana e che potrebbe essere pertanto necessario che la Commissione torni a riunirsi nei prossimi giorni, con convocazione *ad horas*, così da poter rendere il proprio parere in tempo utile.

Quindi, non essendovi obiezioni, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

#### **Riforma della legislazione in materia portuale.**

##### **S. 120 e S. 370.**

(Parere alla 8<sup>a</sup> Commissione del Senato).

*(Seguito dell'esame congiunto e conclusione – Parere favorevole con condizioni sul progetto di legge S. 370).*

La Commissione prosegue l'esame congiunto, rinviato nella seduta del 22 gennaio 2014.

Il senatore Antonio Stefano CARIDI (NCD), *relatore*, ricordato che la Commissione di merito ha adottato come testo base il disegno di legge S. 370, presenta, con riferimento a tale testo, una proposta di parere favorevole con alcune condizioni.

Soffermandosi quindi in particolare sulle condizioni, spiega che la condizione n. 1) è volta a segnalare alla Commissione di merito l'esigenza dell'intesa con le regioni sugli atti statali di individuazione dei porti di categoria I e II (il cui elenco determina indirettamente l'elenco dei porti di competenza regionale), nonché sugli atti

statali di individuazione delle specifiche aree che nei porti di categoria III possono essere finalizzate alla difesa militare, al controllo del traffico marittimo e alle esigenze del Corpo delle capitanerie di porto, delle Forze dell'ordine e dei Vigili del fuoco.

La condizione n. 2) interviene sulla procedura di nomina del presidente dell'Autorità portuale, chiedendo alla Commissione di merito di prevedere che alla nomina in questione provveda il ministro delle infrastrutture e dei trasporti, su proposta del presidente della regione, sentiti i comuni, le province e le camere di commercio interessate.

La condizione n. 3) segnala alla Commissione di merito che all'articolo 7, capoverso articolo 6, comma 7, appare opportuno prevedere che i limiti della circoscrizione territoriale di ciascuna Autorità portuale siano individuati d'intesa con la regione, sentito il comune competente, e non – quindi – d'intesa con la Conferenza Stato-città e autonomie locali.

La condizione n. 4) segnala che all'articolo 5, comma 4, secondo periodo, della legge n. 84 del 1994, come modificato dall'articolo 3, e all'articolo 19, appare necessario, alla luce della giurisprudenza costituzionale richiamata nelle premesse della proposta di parere, prevedere l'intesa tra lo Stato e le regioni in sede di riparto delle risorse dei fondi e di destinazione delle risorse a specifici interventi.

La condizione n. 5) chiede alla Commissione di merito di valutare se possa essere utile uniformare o comunque razionalizzare le diverse procedure di collaborazione tra Stato e autonomie territoriali previste dal provvedimento per l'istituzione di nuove Autorità portuali; per l'ampliamento della circoscrizione delle Autorità portuali anche a porti di rilevanza regionale; per la costituzione, da parte delle Autorità portuali, di sistemi logistico-portuali; e per l'individuazione dei limiti della circoscrizione dell'Autorità portuale.

La condizione n. 6) segnala che – in vista di una maggiore chiarezza della di-

sciplina di principio dettata dal provvedimento in esame per le regioni – potrebbe essere opportuno apportare al testo le seguenti modifiche: all'articolo 1, capoverso articolo 1, comma 4, sopprimere le parole da «nonché, sentita la regione» fino alla fine del comma; conseguentemente, all'articolo 2, capoverso articolo 4, comma 4, sostituire le parole «per i porti di categoria III, le regioni esercitano la funzione legislativa» con le seguenti: «per i porti di categoria III, le funzioni di cui all'articolo 1, comma 3, lett. a) sono esercitate con le modalità stabilite con legge regionale. Le regioni esercitano la funzione legislativa»; e, al medesimo capoverso, comma 5, sostituire le parole «le funzioni di cui all'articolo 1, comma 4, secondo periodo» con le seguenti: «le funzioni di cui all'articolo 1, comma 3, lett. a)».

Renato BALDUZZI, *presidente*, ricorda che il procedimento di nomina del presidente dell'Autorità portuale – che il provvedimento in esame rivede nei termini illustrati nelle premesse della proposta di parere del relatore – è stato oggetto nel corso degli anni di varie modifiche, alla ricerca della soluzione in grado di assicurare il migliore equilibrio possibile nel coinvolgimento dei diversi livelli di governo interessati. Attualmente la legge prevede che il presidente dell'Autorità portuale sia scelto dal ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il presidente della regione, nell'ambito di una terna di nomi proposti dai comuni, dalla provincia e dalle camere di commercio interessate, e disciplina inoltre l'ipotesi di mancato raggiungimento dell'intesa.

Con riferimento, quindi, alla condizione n. 2) della proposta di parere del relatore, chiede a quest'ultimo come si debba intendere la condizione da lui po-

sta, secondo la quale alla nomina del presidente dell'Autorità deve provvedere il ministro delle infrastrutture e dei trasporti, su proposta del presidente della regione, sentiti i comuni, le province e le camere di commercio interessate, ed in particolare come si debba procedere nel caso in cui la proposta del presidente della regione non incontri il consenso del ministro delle infrastrutture.

Con riferimento, invece, alla condizione n. 3), premesso di condividere il principio per cui i limiti della circoscrizione territoriale di ciascuna Autorità portuale devono essere individuati d'intesa con la regione interessata – e non con la Conferenza Stato-città e autonomie locali – osserva che sarebbe però forse più corretto prevedere che siano sentiti «i comuni competenti», e non «il comune competente», atteso che i comuni competenti potrebbero essere più di uno.

Il senatore Antonio Stefano CARIDI (NCD), *relatore*, chiarisce che la condizione n. 2) si deve intendere nel senso che la proposta di nomina spetta al presidente della regione, che la formula dopo aver sentito i comuni, le province e le camere di commercio interessate, e che il presidente della regione dovrà quindi modificare la sua proposta quando questa non incontri il consenso del ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Quanto all'osservazione formulata dal presidente in relazione alla condizione n. 3), la ritiene corretta e riformula conseguentemente la sua proposta di parere (*vedi allegato*).

Nessun altro chiedendo di intervenire, la Commissione approva la proposta di parere del relatore, come riformulata.

**La seduta termina alle 8.50.**

ALLEGATO

**Riforma della legislazione in materia portuale (S. 120 e S. 370).****PARERE APPROVATO**

La Commissione parlamentare per le questioni regionali,

esaminato il disegno di legge S. 370, recante « Riforma della legislazione in materia portuale », in corso di discussione presso la 8<sup>a</sup> Commissione del Senato, adottato dalla medesima Commissione come testo base;

rilevato che:

il provvedimento è riconducibile principalmente alla materia « porti », che l'articolo 117, terzo comma, della Costituzione attribuisce alla competenza legislativa concorrente dello Stato e delle regioni, e, per alcune disposizioni, alla materia « governo del territorio », che lo stesso comma attribuisce parimenti alla competenza legislativa concorrente dello Stato e delle regioni;

secondo la giurisprudenza della Corte costituzionale (sentenza n. 79 del 2011), si deve peraltro ritenere che la competenza legislativa in materia di porti di rilevanza nazionale sia dello Stato, in ragione del meccanismo dell'« attrazione in sussidiarietà » definito dalla stessa Corte a partire dalla sentenza n. 303 del 2003;

in particolare, la predetta sentenza n. 303 ha chiarito che le istanze unitarie giustificano, a determinate condizioni, una deroga alla normale ripartizione delle competenze anche in assetti costituzionali pervasi da pluralismo istituzionale e che pertanto, in caso di istanze unitarie, è consentito allo Stato, anche in materie non riservate alla competenza legislativa statale, non soltanto l'esercizio della funzione amministrativa, ma anche la disciplina

normativa della medesima funzione amministrativa, a condizione, tuttavia, che il relativo intervento sia proporzionato, non risulti affetto da irragionevolezza e sia oggetto di procedure concertative con la regione interessata: in particolare, quanto a quest'ultima condizione, la Corte ha rilevato che « l'esigenza di esercizio unitario che consente di attrarre, insieme alla funzione amministrativa, anche quella legislativa, può aspirare a superare il vaglio di legittimità costituzionale solo in presenza di una disciplina che prefiguri un *iter* in cui assumano il dovuto risalto le attività concertative e di coordinamento orizzontale, ovvero sia le intese, che devono essere condotte in base al principio di lealtà »;

in tal senso, dalla citata sentenza n. 79 del 2011 si ricava il principio della illegittimità di norme legislative statali che, nel derogare alla competenza regionale in materia di porti mediante la attrazione in sussidiarietà, non prevedano poi forme di leale collaborazione tra Stato e regione;

rilevato altresì che:

il provvedimento distingue, in ambito portuale, tra i profili della sicurezza e gli altri profili; in particolare, l'articolo 1, capoverso articolo 1, comma 2, attribuisce in via esclusiva alla legislazione statale la disciplina della sicurezza (della navigazione, portuale, del trasporto marittimo e relativa alla gestione delle emergenze), mentre il comma 3 precisa che alla sicurezza, oltre che alla vigilanza e al controllo, provvede, anche in ambito portuale, l'autorità marittima;

il provvedimento raggruppa i porti in tre categorie – porti finalizzati alla difesa

(categoria I), porti di rilevanza economica nazionale e internazionale (categoria II) e porti di rilevanza economica regionale e interregionale (categoria III) – e stabilisce che i porti di categoria I siano individuati con decreto del ministro della difesa e amministrati in via esclusiva dallo Stato; che i porti di categoria II siano individuati con decreto del ministro delle infrastrutture e dei trasporti e amministrati dalle Autorità portuali di cui alla legge statale n. 84 del 1994, sotto la vigilanza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti; e che i porti di categoria III siano « tutti i restanti porti », per la cui amministrazione si rinvia alla disciplina da stabilirsi con legge regionale concorrente, nel rispetto dei principi fondamentali di cui all'articolo 2, capoverso articolo 4, comma 4;

non è previsto un coinvolgimento delle regioni negli atti statali di individuazione dei porti di categoria I e II, il cui elenco determina tuttavia indirettamente l'elenco dei porti di competenza regionale;

peraltro, alcuni porti amministrati da Autorità portuali (dunque di categoria II) sono individuati direttamente dalla legge (articolo 7, capoverso articolo 6, comma 1) e ulteriori Autorità portuali possono essere istituite, nei porti o sistemi di porti che abbiano determinati requisiti, con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri su proposta del ministro competente (stesso articolo, comma 8); in quest'ultimo caso, per l'istituzione dell'Autorità portuale (con conseguente passaggio di un porto dalla categoria III, di competenza regionale, alla categoria II) è richiesta l'intesa con la Conferenza Stato-regioni; se poi i requisiti per l'esistenza dell'Autorità portuale non sussistono più per almeno cinque anni, essa è soppressa e il porto ritorna in categoria III, con applicazione della relativa normativa (stesso articolo, comma 10);

ai fini del raggiungimento dei requisiti per la non soppressione delle Autorità portuali, è consentito l'ampliamento della

circoscrizione del porto anche a porti di categoria III o la fusione di più Autorità portuali: a tal fine occorre un decreto del ministro competente, previa intesa con la regione interessata, e deve essere garantita la partecipazione degli enti locali interessati (stesso articolo, comma 12);

le Autorità portuali, d'intesa con le regioni, le province e i comuni interessati, possono costituire sistemi logistico-portuali (articolo 12, capoverso articolo 11-bis, comma 1);

i limiti della circoscrizione territoriale di ciascuna Autorità portuale sono individuati con decreto ministeriale adottato d'intesa con la Conferenza Stato-città e autonomie locali (anziché d'intesa con la regione o con il comune competenti) (articolo 7, capoverso articolo 6, comma 7);

nei porti di categoria III decreti dei ministri competenti possono individuare, sentita la regione competente (e non d'intesa con la medesima), specifiche aree finalizzate alla difesa militare, al controllo del traffico marittimo e alle esigenze del Corpo delle capitanerie di porto, delle Forze dell'ordine e dei Vigili del fuoco, le quali aree sono amministrare in via esclusiva dallo Stato (articolo 2, capoverso articolo 4, comma 6);

in materia di piano regolatore portuale e relativa attuazione, l'articolo 3, capoverso articolo 5, sembra distinguere tra porti di categoria I (per i quali non è chiaro quale sia la procedura di adozione del piano), porti di categoria II (per i quali, ai commi 1-17, viene dettata una complessa procedura di adozione e attuazione del piano) e porti di categoria III (per i quali, al comma 18, si prevede che sia la regione a disciplinare il procedimento di adozione del piano regolatore portuale, garantendo la partecipazione delle province e dei comuni interessati);

per quanto riguarda il piano regolatore portuale dei porti di categoria II, si prevede che questo sia « formato » dall'Autorità portuale (con i limiti e le condizioni stabilite dal provvedimento), sottoposto a

valutazione ambientale strategica, adottato dal comitato portuale, trasmesso ai comuni interessati (dei quali è richiesta l'intesa, in mancanza della quale si attiva un procedimento apposito, che vede il ministro delle infrastrutture e dei trasporti convocare, « su proposta della regione interessata », una conferenza di servizi, che a maggioranza assume le sue determinazioni in merito al piano regolatore), pubblicato al fine di permettere agli interessati di far pervenire osservazioni (sulle quali l'Autorità portuale può formulare controdeduzioni) ed infine approvato dalla regione; quanto agli effetti dell'approvazione del piano regolatore portuale sugli strumenti urbanistici, si prevede che siano regolati dalle normative regionali in materia di governo del territorio;

rilevato che:

il provvedimento rivede la procedura di nomina del presidente dell'Autorità portuale, la quale è stata in passato oggetto di una sentenza della Corte costituzionale (n. 378 del 2005);

attualmente l'articolo 8 della legge n. 84 del 1994 prevede che il presidente dell'Autorità portuale sia nominato dal ministro delle infrastrutture e dei trasporti d'intesa con la regione: più precisamente, il ministro sceglie nell'ambito di una terna di nomi proposti, rispettivamente, dai comuni, dalla provincia e dalle camere di commercio interessate; il ministro può con atto motivato richiedere una nuova terna e se questa non perviene può procedere comunque alla nomina del presidente, ferma restando la necessità di intesa con la regione interessata;

per rimediare all'eventualità di mancata intesa con la regione interessata, l'articolo 6 del decreto-legge n. 136 del 2004, novellando la legge n. 84 del 1994, aveva previsto che, qualora non si fosse raggiunta l'intesa con la regione interessata entro trenta giorni, il ministro potesse chiedere al presidente del Consiglio dei ministri di sottoporre la questione al Consiglio dei ministri, affinché questo provvedesse con deliberazione motivata;

sulla disposizione è intervenuta la Corte costituzionale, che, con la sentenza n. 378 del 2005, ha dichiarato la illegittimità costituzionale dell'articolo 6 del decreto-legge n. 136 (nel testo iniziale); in particolare, la Corte ha chiarito che attribuire al Governo funzioni amministrative in una materia contemplata dall'articolo 117, terzo comma, della Costituzione può essere costituzionalmente legittimo, ma a condizione che si preveda una procedura che, attraverso strumenti di leale collaborazione, assicuri adeguatamente la partecipazione della regione all'esercizio in concreto della funzione amministrativa allocata a livello centrale; la Corte ha quindi ritenuto che il meccanismo escogitato dal legislatore, con il comma 6 sopra richiamato, per superare la situazione di paralisi determinata dall'eventuale mancato raggiungimento dell'intesa, fosse tale da svilire il potere di codeterminazione riconosciuto alla regione: secondo la Corte, la previsione della possibilità per il ministro di far prevalere il suo punto di vista con l'avallo dal Consiglio dei ministri era tale da rendere debole fin dall'inizio la posizione della regione che non avesse condiviso l'opinione del ministro e da incidere quindi sulla effettività del potere di codeterminazione formalmente riconosciuto alla regione;

a seguito delle modifiche intervenute in sede di conversione del citato decreto-legge n. 136 del 2004, l'articolo 8 della legge n. 94 prevede ora che, qualora non si raggiunga l'intesa con la regione interessata entro trenta giorni, il ministro delle infrastrutture e dei trasporti indichi il prescelto nell'ambito di una terna formulata dal presidente della giunta regionale, tenendo conto anche delle indicazioni degli enti locali e delle camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura interessati. Ove il presidente della giunta regionale non provveda alla indicazione della terna entro trenta giorni dalla richiesta allo scopo indirizzata dal ministro delle infrastrutture e dei trasporti, questi chiede al presidente del Consiglio dei ministri di sottoporre la questione al Consiglio dei ministri, che

provvede con deliberazione motivata (la Corte costituzionale, con la stessa sentenza n. 378 del 2005, ha dichiarato non fondata la questione di legittimità costituzionale di questa disposizione);

il provvedimento in esame, all'articolo 8, rivede la predetta disciplina sul procedimento di nomina, confermando che il presidente dell'Autorità portuale è nominato dal ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ma prevedendo che ciò avvenga su proposta del presidente della regione, il quale deve a sua volta concertare il nome con i comuni, le province e le camere di commercio interessati; sul nome proposto si deve raggiungere l'intesa con il ministro delle infrastrutture e dei trasporti; l'intesa si intende raggiunta se entro quarantacinque giorni il ministro non formula un diniego espresso e motivato; in caso di diniego, spetta al ministro proporre un nome ai fini dell'intesa con il presidente della regione; se l'intesa non viene raggiunta neanche in questo caso, il potere di nomina è devoluto al presidente del Consiglio dei ministri, il quale provvede previa deliberazione del Consiglio dei ministri e previa acquisizione dell'intesa in sede di conferenza unificata ai sensi dell'articolo 8, comma 6, della legge n. 131 del 2003 (si tratta di una forma di intesa in mancanza della quale non è possibile applicare le disposizioni – di cui ai commi 3 e 4 del decreto legislativo n. 281 del 1997 – che consentono al Consiglio dei ministri, trascorsi trenta giorni, di provvedere comunque con deliberazione motivata ovvero, per motivata urgenza, di prescindere in ogni caso dal conseguimento dell'intesa);

rilevato che:

l'articolo 3 – modificando l'articolo 5 della legge n. 84 del 1994 – prevede che il piano di sviluppo e potenziamento dei sistemi portuali di interesse statale sia approvato dal CIPE, su proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentite le regioni interessate, e che queste siano « sentite » anche ai fini del riparto del « Fondo per le infrastrutture portuali »;

l'articolo 19 istituisce presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un Fondo per il finanziamento degli interventi inerenti le connessioni ferroviarie e stradali con i porti compresi nella circoscrizione delle Autorità portuali e prevede che le modalità per l'utilizzo del fondo siano determinate con decreto del ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previo parere delle Commissioni parlamentari (senza coinvolgimento, quindi, delle regioni);

nella citata sentenza n. 79 del 2011 la Corte costituzionale ha dichiarato l'illegittimità costituzionale parziale della norma che ha istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il Fondo per le infrastrutture portuali (destinato a finanziare le opere infrastrutturali nei porti di rilevanza nazionale), prevedendo per la relativa ripartizione il solo parere del CIPE; in particolare, la Corte ha chiarito che il legislatore statale può istituire fondi in materia di porti di rilevanza nazionale (in forza della attrazione in sussidiarietà della materia), ma deve prevedere l'intesa in Conferenza Stato-regioni per la ripartizione delle relative risorse e l'intesa con le singole regioni interessate per la destinazione a interventi specifici riguardanti singoli porti;

osservato infine che:

in materia di porti di rilevanza economica regionale e interregionale, le disposizioni di cui all'articolo 1, capoverso articolo 1, comma 4, sembrano in parte sovrapporsi con quelle di cui all'articolo 2, capoverso articolo 4, comma 4;

agli articoli 15 e 17 non è sempre chiaro quali disposizioni riguardino soltanto le Autorità portuali (e quindi i porti di competenza non regionale) e quali riguardino anche i porti di competenza regionale: infatti, in alcuni casi, ma non sistematicamente, si usa la locuzione « l'Autorità portuale, dove istituita » oppure « l'Autorità portuale o, nei porti di categoria III, la regione »; andrebbe invece precisato quali disposizioni riguardino soltanto le Autorità portuali e i porti da esse

amministrati e quali riguardino anche i porti di categoria III, fermo restando che per tali porti la legge statale dovrebbe dettare unicamente disposizioni di principio;

esprime

#### PARERE FAVOREVOLE

*con le seguenti condizioni:*

1) si preveda l'intesa delle regioni sugli atti statali di individuazione dei porti di categoria I e II (il cui elenco determina indirettamente l'elenco dei porti di competenza regionale), nonché sugli atti statali di individuazione delle specifiche aree che nei porti di categoria III possono essere finalizzate alla difesa militare, al controllo del traffico marittimo e alle esigenze del Corpo delle capitanerie di porto, delle Forze dell'ordine e dei Vigili del fuoco;

2) quanto alla procedura di nomina del presidente dell'Autorità portuale, si preveda che alla nomina provvede il ministro delle infrastrutture e dei trasporti, su proposta del presidente della regione, sentiti i comuni, le province e le camere di commercio interessate;

3) all'articolo 7, capoverso articolo 6, comma 7, appare opportuno prevedere che i limiti della circoscrizione territoriale di ciascuna Autorità portuale siano individuati d'intesa con la regione, sentito il comune o i comuni competenti (e non d'intesa con la Conferenza Stato-città e autonomie locali);

4) all'articolo 5, comma 4, secondo periodo, della legge n. 84 del 1994, come modificato dall'articolo 3, ed all'articolo 19, appare necessario, alla luce della giurisprudenza costituzionale richiamata nelle premesse, prevedere l'intesa tra lo Stato e le regioni in sede di riparto delle risorse dei fondi e di destinazione delle risorse a specifici interventi;

5) in generale, valuti la Commissione di merito se uniformare o comunque razionalizzare le diverse procedure di collaborazione tra lo Stato e le autonomie territoriali previste per l'istituzione di nuove Autorità portuali; per l'ampliamento della circoscrizione delle Autorità portuali anche a porti di rilevanza regionale; per la costituzione, da parte delle Autorità portuali, di sistemi logistico-portuali; e per l'individuazione dei limiti della circoscrizione dell'Autorità portuale;

6) all'articolo 1, capoverso articolo 1, comma 4, appare opportuno sopprimere le parole da «nonché, sentita la regione» fino alla fine del comma; conseguentemente, all'articolo 2, capoverso articolo 4, comma 4, appare opportuno sostituire le parole «per i porti di categoria III, le regioni esercitano la funzione legislativa» con le seguenti: «per i porti di categoria III, le funzioni di cui all'articolo 1, comma 3, lett. a) sono esercitate con le modalità stabilite con legge regionale. Le regioni esercitano la funzione legislativa»; e, al medesimo capoverso, comma 5, sostituire le parole «le funzioni di cui all'articolo 1, comma 4, secondo periodo» con le seguenti: «le funzioni di cui all'articolo 1, comma 3, lett. a)».