

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE REFERENTE:

Modifiche all'articolo 16-*bis* del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, per il rilancio, il miglioramento e l'incremento dell'efficienza del trasporto pubblico locale. C. 2313 Meta (*Esame e rinvio*) 114

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto del Presidente della Repubblica concernente regolamento recante norme per l'attuazione del sistema telematico centrale della nautica da diporto. Atto n. 96. (*Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio*) 119

RISOLUZIONI:

7-00322 Tullo: Disciplina dei veicoli adibiti al soccorso che effettuano trasporti sanitari (*Discussione e rinvio*) 125

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI 126

COMITATO RISTRETTO:

Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di semplificazione delle azioni di contrasto dell'evasione dell'obbligo di assicurazione dei veicoli, per favorire la circolazione dei carrelli elevatori e per contrastare le esportazioni irregolari di veicoli da demolire e le fittizie immatricolazioni di veicoli all'estero. C. 1512 Meta e abb. 127

SEDE REFERENTE

Mercoledì 14 maggio 2014. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META.

La seduta comincia alle 14.15.

Modifiche all'articolo 16-*bis* del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, per il rilancio, il miglioramento e l'incremento dell'efficienza del trasporto pubblico locale. C. 2313 Meta.

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Michele Pompeo META, *presidente*, propone, se non vi sono obiezioni, che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Così rimane stabilito.

Michele Pompeo META, *presidente e relatore*, fa presente che la Commissione avvia oggi l'esame in sede referente della proposta di legge C. 2313 in materia di trasporto pubblico locale, che costituisce il primo esito dell'approfondito lavoro svolto dalla Commissione nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul settore e che intende

recepire alcune delle proposte contenute nel documento conclusivo approvato nella seduta della Commissione medesima dello scorso 8 aprile. Osserva che in tal senso, l'elaborazione dei contenuti della proposta di legge è stata dettata dall'esigenza di consentire alla Commissione l'avvio, in tempi rapidi e immediatamente dopo la conclusione dell'indagine, di un confronto sulle modifiche alla normativa del settore; conseguentemente si è tentato di individuare soluzioni immediate e praticabili per la questione specifica del finanziamento del settore e dei criteri di riparto delle risorse tra gli enti interessati. Auspica pertanto che nel corso dell'esame il testo del provvedimento possa essere integrato con altre misure attinenti il settore del trasporto pubblico locale. Ne indica preliminarmente due, anch'esse riprese dalle proposte contenute nel documento conclusivo dell'indagine: l'incremento complessivo del finanziamento del settore del trasporto pubblico locale ad un livello tale da garantire il pieno ristoro dei tagli subiti negli scorsi anni; l'introduzione di misure volte al finanziamento dell'ammmodernamento del materiale rotabile. In entrambi i casi, come probabilmente per altre questioni che saranno sollevate nel corso dell'esame, ritiene imprescindibile un confronto costruttivo con il Governo e, in particolare, la disponibilità da parte del Governo ad individuare idonee risorse per far fronte a tali interventi.

Sottolinea che, come impostazione di fondo, la proposta di legge in esame ha quindi individuato alcune misure direttamente applicabili, che riguardano in particolare i profili di carattere finanziario. Rileva che possono essere proposte e stabilite altre misure, oltre le due cui ha precedentemente accennato, che potrebbero interessare in modo particolare la definizione degli ambiti di svolgimento dei servizi di trasporto pubblico locale, le modalità di assegnazione, l'aggregazione delle aziende che erogano tali servizi. Fa presente di aver ritenuto pertanto preferibile adottare un'impostazione che permetta di definire misure che, una volta divenute legge, contribuiscano immediata-

mente al rilancio del trasporto pubblico locale e di aver rinviata invece ad altra sede l'esigenza, che pure è emersa nel corso dell'indagine conoscitiva, di un riordino complessivo della disciplina del settore, attraverso il conferimento di un'apposita delega al Governo. Infine evidenzia che rimane sullo sfondo, come tema da considerare nell'ambito del dibattito in corso sulle riforme costituzionali, l'inserimento nella Costituzione di uno specifico diritto alla mobilità, di carattere socio-economico, da intendersi come distinto dal diritto, di carattere civile, alla libera circolazione tutelato dall'articolo 16.

Passando ad una breve sintesi dei contenuti del provvedimento, fa presente che la proposta modifica in più punti l'articolo 16-*bis* del decreto-legge n. 95 del 2012, come sostituito dall'articolo 1, comma 301, della legge di stabilità 2013 (legge n. 228 del 2012), che ha istituito il Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario. In particolare, l'articolo 1 introduce un nuovo meccanismo di alimentazione del Fondo; in luogo della compartecipazione al gettito derivante dalle accise sul gasolio per autotrazione e sulla benzina attualmente prevista, si introduce una compartecipazione al gettito IVA, la cui aliquota sarà stabilita annualmente nella legge di stabilità. Segnala che è stata scelta l'IVA perché tale imposta ha carattere più generale e presenta un andamento di gettito più stabile rispetto all'accisa sul gasolio per autotrazione e sulla benzina. Rileva che la scelta adottata è peraltro avvalorata dal fatto che alla compartecipazione IVA si fa ricorso per la parte prevalente del finanziamento del servizio sanitario nazionale. Come già accennato, ribadisce che la difficoltà di individuare idonee coperture finanziarie, e quindi la volontà di non alimentare illusioni non suffragate da elementi concreti, hanno indotto a non intervenire nel testo presentato sul *quantum* di risorse del Fondo, che è mantenuto invariato rispetto a quanto previsto dal testo attuale dell'articolo 16-*bis*. L'individuazione delle moda-

lità con le quali reperire ulteriori risorse per il Fondo, nonché la destinazione di specifiche risorse al rinnovo del materiale rotabile, è rimesso, come si è detto, all'esame della commissione.

Evidenzia che la proposta di legge introduce peraltro, all'articolo 1, comma 2, un meccanismo di incremento eventuale del Fondo nel caso in cui l'andamento del gettito IVA, come individuato nello stato di previsione dell'entrata del bilancio dello Stato, evidenzi, rispetto all'anno precedente, un incremento pari o superiore al tasso di inflazione programmata. Rileva che in tal caso l'aliquota di compartecipazione sarà infatti stabilita in modo tale da garantire un parallelo incremento delle risorse del Fondo in misura pari al tasso di inflazione programmato.

L'articolo 2 interviene su criteri e modalità di ripartizione delle risorse del Fondo tra le regioni a statuto ordinario, individuando un complesso di criteri sulla base dei quali la ripartizione dovrà essere effettuata con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare ciascun anno entro il 31 gennaio, previa intesa in sede di Conferenza unificata.

Riguardo ai criteri di ripartizione, fa presente che si è inteso in primo luogo introdurre nella proposta di legge l'esplicita previsione del superamento del criterio della spesa storica. In particolare si prevede che dal 2015 la quota del Fondo da ripartire secondo criteri di premialità, e non secondo la spesa storica, sia del venti per cento e che tale quota sia incrementata di due punti percentuali ciascun anno. Osserva che in questo modo si accelera significativamente il superamento del criterio della spesa storica rispetto a quanto previsto sulla base della normativa vigente. Infatti, il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri dell'11 marzo 2013, emanato in attuazione dell'articolo 16-bis, come attualmente vigente, fissa la quota da ripartire secondo criteri di premialità soltanto nel dieci per cento e prevede un incremento di tale quota di due punti percentuali ogni due anni. In secondo luogo il testo in esame integra i criteri di premialità previsti dal comma 3

dell'articolo 16-bis, nel testo vigente, in modo inserire alcuni profili che, sulla base del documento conclusivo dell'indagine conoscitiva approvato dalla Commissione sono stati considerati particolarmente rilevanti per un miglioramento dell'efficienza e del livello qualitativo dei servizi di trasporto pubblico locale.

Tra i nuovi criteri di ripartizione introdotti dalla proposta di legge in esame, ritiene opportuno segnalare innanzitutto il riferimento ai costi standard nel settore del trasporto pubblico locale che dovranno essere individuati dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sulla base di quanto definito dall'articolo 1, comma 84, della legge di stabilità 2014 (legge n. 147 del 2013). La definizione dei costi standard rappresenta un elemento che può contribuire in misura essenziale a una maggiore efficienza nella ripartizione delle risorse del settore. In tal senso, appare preoccupante che non si sia proceduto all'emanazione del decreto entro il termine previsto dalla legge di stabilità (31 marzo 2014). Evidentemente, nell'ipotesi in cui, al momento dell'emanazione del primo decreto del Presidente del Consiglio dei ministri di ripartizione delle risorse del Fondo in attuazione della presente proposta di legge, non fosse ancora stata effettuata la determinazione dei costi standard, si procederà comunque alla ripartizione del Fondo stesso, sulla base degli altri criteri previsti dalla proposta in esame.

In ogni caso giudica necessario che il Governo fornisca alla Commissione un'indicazione precisa dello stato di avanzamento delle attività relative alla determinazione dei costi *standard* per i servizi di trasporto pubblico locale e sui tempi di adozione del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti con il quale i costi standard dovranno essere stabiliti.

Fa presente che la proposta di legge in esame recupera altresì gli indirizzi in materia di finanziamento del trasporto pubblico locale previsti dalla legge-delega sul federalismo fiscale (legge n. 42 del 2009), con particolare riferimento a quanto stabilito dall'articolo 9, comma 1,

lettera f), che ha previsto per il settore del trasporto pubblico locale un criterio misto di finanziamento. In base a tale criterio si deve infatti garantire per la spesa corrente la graduale riduzione delle differenze tra territori con differenti capacità fiscali, mentre, per la spesa in conto capitale, dovrà essere garantita l'integrale copertura del fabbisogno standard. In questo modo, attraverso i richiami ai costi standard e ai principi legislativi in materia di federalismo fiscale, il Fondo dovrebbe superare il suo carattere di « disciplina-ponte » in attesa dell'attuazione del federalismo fiscale, di recente segnalato anche dalla Corte costituzionale nella sentenza n. 273/2013 dello scorso novembre, per assumere il carattere di integrazione specifica, nel settore del trasporto pubblico locale, del Fondo perequativo previsto dalla legge-delega sul federalismo fiscale. Sono poi previsti ulteriori criteri di riparto del Fondo che riprendono valutazioni emerse nel corso dell'indagine conoscitiva: l'adozione di politiche di differenziazione dei livelli tariffari in base al reddito e a tempi e modalità di utilizzo dei mezzi, nonché di misure di contrasto dell'evasione tariffaria; l'organizzazione e la gestione dei servizi sulla base di ambiti o bacini territoriali ottimali, secondo quanto previsto dall'articolo 3-bis del decreto-legge n. 138 del 2011; l'adeguamento ai requisiti previsti dalla normativa europea per gli affidamenti, come previsto dall'articolo 34 del decreto-legge n. 179/2012.

Rileva che, come è emerso dalle numerose audizioni svolte nell'ambito dell'indagine conoscitiva, l'organizzazione dei servizi sulla base di ambiti ottimali potrebbe fornire un contributo significativo per l'aggregazione delle aziende che gestiscono il trasporto pubblico locale, in modo da superare la frammentazione che attualmente caratterizza gli operatori del settore.

Per quanto concerne gli altri criteri di ripartizione del Fondo, sottolinea che si è tenuto conto in particolare dell'esigenza di rendere l'offerta più rispondente alla domanda. Ricorda che dall'indagine conoscitiva è risultato infatti, con evidenza, che

l'offerta di trasporto pubblico in Italia non è in generale quantitativamente carente, ma piuttosto risulta non equilibrata rispetto alla domanda, per cui in media si registra un basso tasso di utilizzo dei mezzi impiegati, che si associa, negli orari di punta, a situazioni, verificatesi e denunciate con frequenza, in cui la disponibilità dei mezzi risulta palesemente inadeguata. Per far fronte a questo problema potrebbero essere utili anche specifiche politiche tariffarie finalizzate a premiare l'utilizzo dei mezzi al di fuori degli orari di punta. Un'ulteriore, doverosa, differenziazione dei livelli tariffari dovrebbe essere definita sulla base del reddito degli utenti.

Infine, per quanto concerne i criteri di ripartizione del Fondo, la proposta di legge in esame mette in evidenza come l'incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi dovrebbe essere conseguito anche mediante l'attuazione di misure efficaci per il contrasto dell'evasione tariffaria.

L'articolo 2 della proposta di legge in esame prevede altresì che le regioni debbano a loro volta utilizzare i medesimi criteri fissati relativamente alla ripartizione delle risorse statali per quanto concerne la ripartizione, a livello regionale, tra gli enti locali ricadenti nel territorio di ciascuna regione, dei finanziamenti per il trasporto pubblico locale.

L'articolo 3 affronta un tema sul quale molto insiste il documento conclusivo dell'indagine conoscitiva della Commissione, vale a dire l'individuazione di efficaci poteri sostitutivi nei confronti delle regioni nelle quali il settore del trasporto pubblico locale si trovi in situazione di squilibrio finanziario. Rileva che il modello che si è inteso seguire è quello adottato per il settore sanitario, che sta dando risultati efficaci. Si prevede pertanto che, in caso di squilibrio finanziario, la regione debba predisporre un piano di rientro di durata non superiore ad un triennio e che questo debba essere approvato dal Consiglio dei ministri. Contestualmente, il Consiglio dei ministri nomina commissario *ad acta* il presidente della regione. L'attuazione del piano è sottoposta a regolari verifiche.

L'approvazione del piano e la nomina del commissario *ad acta* comportano la decadenza dei direttori generali degli enti e delle società regionali che gestiscono il trasporto pubblico regionale e locale e l'incremento, a partire dall'esercizio in corso, dell'IRAP nella misura di 0,15 punti percentuali e dell'addizionale regionale IRPEF nella misura di 0,30 punti percentuali. L'articolo prevede inoltre una procedura per l'adozione di poteri sostitutivi nei confronti dell'ente locale (comune o ente di governo del bacino ottimale, dopo che sia stato costituito) che si trovi in una situazione di squilibrio finanziario. In questo caso il piano di rientro dovrà essere approvato dalla Giunta regionale, sarà nominato commissario *ad acta* il sindaco o l'organo di vertice dell'ente di governo del bacino ottimale, si prevede la decadenza dei vertici degli enti o delle società comunali o dell'ente di governo del bacino territoriale ottimale che gestiscono il trasporto pubblico locale e si prevede l'incremento automatico dell'addizionale comunale all'IRPEF, nella misura di 0,15 punti percentuali.

L'articolo 4 reca, al comma 1, una disposizione transitoria, finalizzata ad escludere impedimenti o ostacoli nella ripartizione del Fondo statale per il trasporto pubblico locale per gli anni 2013 e 2014. Si fanno salve infatti le procedure di adozione e gli effetti degli atti di ripartizione e di erogazione del Fondo nazionale relativi agli anni 2013 e 2014 e adottati quindi sulla base del testo attualmente vigente dell'articolo 16-*bis*. Il comma 2 dell'articolo 4 prevede invece, a scopo di coordinamento, l'abrogazione del comma 85 dell'articolo 1 della legge di stabilità 2014. Tale comma prevede che a decorrere dal 2014 una quota gradualmente crescente delle risorse statali per il trasporto pubblico locale sia ripartita tra le regioni sulla base dei costi standard. Segnala che questa previsione risulta superata da quanto stabilito, in modo assai più puntuale e preciso, dall'articolo 2 della proposta in oggetto in ordine all'assunzione dei costi standard come criterio per la ripartizione del Fondo tra le regioni.

In conclusione sottolinea di nuovo di aver ritenuto opportuno presentare la proposta di legge in esame per dare seguito tempestivamente all'impegno di tradurre i risultati dell'indagine conoscitiva svolta dalla Commissione in alcune misure normative che possano contribuire al rilancio del trasporto pubblico locale. È per questa ragione che ha presentato la proposta di legge come unico firmatario, al fine di escludere che potesse sembrare un'iniziativa politica di un Gruppo; si tratta piuttosto di una propria iniziativa in qualità di presidente della Commissione per permettere che la Commissione stessa, dopo aver svolto un'approfondita indagine conoscitiva, fosse nelle condizioni di definire i conseguenti interventi normativi.

Ribadisce quindi l'auspicio che il testo da lui predisposto possa essere sviluppato e arricchito nell'ambito dell'esame in Commissione, grazie alle indicazioni e ai suggerimenti avanzati dai Gruppi e dai membri della Commissione stessa e anche alle proposte che il Governo vorrà presentare. Osserva a tal fine che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha in più occasioni e, da ultimo, nella giornata odierna, annunciato la preparazione e la presentazione di una propria proposta di legge sulla materia che potrà essere abbinata a quella in esame e alle altre che saranno presentate su iniziativa parlamentare.

Cristian IANNUZZI (M5S) fa presente che il proprio Gruppo intende presentare una proposta di legge in materia di trasporto pubblico locale, che è in fase avanzata di predisposizione.

Diego DE LORENZIS (M5S) segnala che da un'agenzia di stampa si apprende che il Ministro Lupi ha annunciato che il Governo presenterà un proprio disegno di legge in materia di trasporto pubblico locale entro la fine del mese di giugno.

Michele Pompeo META, *presidente e relatore*, ribadisce l'opportunità che i Gruppi presentino proprie proposte di legge che saranno abbinate alla proposta

di legge in esame. La Commissione potrà quindi costituire un Comitato ristretto per definire, sulla base delle proposte di legge presentate e assegnate, un testo unificato che sarà adottato come testo base per il successivo esame in sede referente. Per quanto riguarda l'iniziativa del Governo, auspica che il disegno di legge, che a quanto a lui è informalmente noto è già da tempo oggetto di elaborazione, possa essere ultimato e presentato alla Camera in tempi più rapidi di quelli indicati nell'agenzia di stampa richiamata. Sotto questo profilo ritiene che i lavori della Commissione possano anche essere di stimolo nei confronti del Governo.

Nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia quindi il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 14.30.

ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 14 maggio 2014. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META.

La seduta comincia alle 14.30.

Schema di decreto del Presidente della Repubblica concernente regolamento recante norme per l'attuazione del sistema telematico centrale della nautica da diporto.

Atto n. 96.

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

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Michele Pompeo META, *presidente*, propone, se non vi sono obiezioni, che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Così rimane stabilito.

Alberto PAGANI (PD), *relatore*, fa presente che la Commissione è chiamata ad

esprimere il parere al Governo sullo schema di regolamento recante norme per l'attuazione del sistema telematico centrale della nautica da diporto. Ricorda che i commi da 217 a 222 della legge di stabilità 2013 (legge n. 228 del 2012) hanno, infatti, previsto l'istituzione del Sistema telematico centrale della nautica da diporto che include un archivio telematico centrale, contenente le informazioni di carattere tecnico, giuridico, amministrativo e di conservatoria riguardanti le navi e le imbarcazioni da diporto, e lo Sportello telematico del diportista, per il rilascio dei documenti necessari alla navigazione da diporto e altri servizi all'utenza.

Nel segnalare che il presente schema di regolamento è stato approvato dal Consiglio dei ministri l'8 novembre 2013 e trasmesso alle Camere il 18 aprile 2014, una volta acquisito, il 27 marzo 2014, il parere del Consiglio di Stato, ricorda preliminarmente che per navigazione da diporto si intende quella effettuata in acque marittime ed interne a scopi sportivi o ricreativi e senza fine di lucro, nonché quella esercitata a scopi commerciali, anche mediante le navi con scafo di lunghezza superiore a 24 metri e di stazza lorda non superiore alle 1.000 tonnellate, destinate in navigazione internazionale esclusivamente al noleggio per finalità turistiche.

Passando ad una breve sintesi del contenuto del provvedimento, fa presente che, dopo aver indicato, all'articolo 1, le definizioni recate dal provvedimento, l'articolo 2 stabilisce che il Sistema telematico centrale della nautica da diporto è istituito presso il Dipartimento per i trasporti, la navigazione e i sistemi informativi del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed è articolato nell'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (contenente le informazioni di carattere tecnico e giuridico delle unità da diporto), nell'Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto e nello Sportello telematico del diportista.

L'articolo 3 indica, al comma 1, le informazioni che devono essere annotate

nell'archivio telematico centrale. Si tratta, tra gli altri, dei dati relativi all'iscrizione, al proprietario, all'armatore, se nominato, ai costruttori dello scafo e del motore, alle caratteristiche tecniche dello scafo e dei motori, all'uso commerciale del veicolo. Il comma 2 dell'articolo 3 specifica che l'archivio telematico è articolato in due sezioni. La prima è la sezione dati del Registro delle imbarcazioni da diporto e del Registro delle navi da diporto, alimentata dalle Capitanerie di porto, dagli uffici circondariali marittimi e dagli uffici della motorizzazione civile attraverso il trasferimento dei dati contenuti nei registri di iscrizione cartacei (per le vecchie unità da diporto). La seconda è la sezione dati del Sistema telematico centrale della nautica da diporto alimentata con i dati raccolti dal Centro elaborazione dati del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti all'atto delle immatricolazioni (per le nuove unità da diporto). Il comma 3 dell'articolo 3 disciplina l'accesso ai dati contenuti nell'archivio telematico centrale. Il comma 4 prevede la trasmissione all'archivio telematico centrale da parte delle forze di polizia, attraverso i centri elaborazione dati, delle informazioni relative ai controlli effettuati sulle unità da diporto.

L'articolo 4 istituisce l'Ufficio di conservatoria delle unità da diporto con funzioni di pubblico registro delle unità da diporto. L'Ufficio ha il compito di curare i rapporti con il Centro elaborazione dati del Ministero e con tutti i soggetti abilitati ad alimentare l'archivio nonché di rilasciare i titoli abilitativi all'alimentazione dell'archivio. Effettua inoltre le iscrizioni, le trascrizioni e le annotazioni degli atti soggetti a pubblicità navale (commi 1 e 2). Il comma 3 dell'articolo 4 specifica che, nell'ambito dell'autonomia organizzativa del Ministero, ai sensi dell'articolo 5 del decreto legislativo n. 165 del 2001 (norme generali sull'ordinamento delle amministrazioni pubbliche), si provveda al nuovo assetto funzionale degli uffici nel cui ambito è istituito l'Ufficio conservazione nonché i criteri per gestione e trattamento dei dati, previa individuazione delle figure professionali necessarie. Il tutto dovrà av-

venire nel rispetto della clausola di invarianza finanziaria stabilita dall'articolo 12, comma 6.

Al riguardo segnala che il Consiglio di Stato, nel suo parere, osserva che la costituzione dell'Ufficio di conservatoria non è esplicitamente prevista dalla legge di stabilità; in tal senso, il Consiglio di Stato propone di specificare, in attesa di un chiarimento normativo, che l'Ufficio trova collocazione nell'ambito della struttura funzionale dell'Archivio e non come struttura autonoma del Dipartimento per i trasporti.

L'articolo 5 (commi 1 e 2) prevede la creazione dello sportello telematico del diportista quale strumento informatico per l'iscrizione e cancellazione delle unità da diporto nella sezione dati del sistema telematico centrale della nautica da diporto. È previsto che lo sportello telematico provveda altresì al rilascio della licenza di navigazione, del certificato di sicurezza, del certificato di idoneità, dell'autorizzazione alla navigazione temporanea, della licenza provvisoria. Lo sportello è attivabile (comma 3) presso le capitanerie di porto, gli uffici circondariali marittimi e gli uffici di motorizzazione civile. Lo sportello è inoltre attivabile da parte delle imprese e delle società che svolgono attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto ai sensi della legge n. 264 del 1991, denominate dal provvedimento « studi di consulenza ».

L'articolo 6 disciplina le modalità con le quali gli studi di consulenza possono assumere la funzione di sportello telematico del diportista. In particolare si prevede che per assumere tale funzione gli studi di consulenza debbano presentare richiesta di abilitazione all'Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto, per il tramite dell'ufficio di motorizzazione civile competente per territorio. Tale ufficio deve comunicare all'Ufficio di conservatoria il nulla osta al collegamento con il centro elaborazione dati.

L'articolo 7 prevede la fornitura agli studi di consulenza da parte delle capitanerie di porto e degli uffici di motorizzazione civile competenti per territorio della

modulistica necessaria allo svolgimento dell'attività di sportello telematico. Le capitanerie di porto e gli uffici di motorizzazione civile hanno compiti di vigilanza sull'attività degli studi di consulenza. La disposizione precisa che laddove sono presenti le capitanerie di porto queste hanno competenza su tutto il territorio provinciale, mentre gli uffici di motorizzazione civile hanno competenza solo nelle province nelle quali non sono presenti capitanerie di porto.

L'articolo 8 disciplina il funzionamento degli sportelli telematici. In particolare, si prevede che lo sportello prenda in carico l'istanza per il rilascio delle licenze di navigazione e dei relativi tagliandi di aggiornamento e il rilascio delle autorizzazioni alla navigazione temporanee e delle licenze temporanee. Tale dichiarazione deve essere rilasciata dalle associazioni dei costruttori e importatori maggiormente rappresentative sul territorio nazionale, secondo il modello approvato dal Dipartimento dei trasporti. Lo sportello telematico trasmette la richiesta al Centro elaborazione dati del Ministero insieme alla documentazione ricevuta in formato elettronico secondo le modalità stabilite dal Dipartimento trasporti del Ministero. Il Centro elaborazione dati attribuisce in modo automatico un numero progressivo alle richieste, verifica la congruenza dei dati ricevuti con quelli presenti nell'archivio telematico e infine consente allo sportello telematico la stampa del documento richiesto, ivi compreso il numero di iscrizione nell'archivio nel caso in cui anche l'ufficio di conservatoria abbia validato l'istanza (commi da 2 a 4).

L'articolo 9 indica le modalità con le quali l'attività degli sportelli telematici può essere sospesa o cessare in caso di irregolarità. In particolare si prevede, in caso di accertate irregolarità un primo periodo di sospensione di trenta giorni, e quindi, in caso di nuove irregolarità un secondo periodo di novanta giorni. Dopo tre casi di irregolarità che abbiano determinato sospensioni, l'Ufficio di conservatoria centrale dispone la cessazione dell'operatività dello sportello. L'operatività dello sportello

è bloccata anche in caso di sospensione, per gli studi di consulenza, dell'autorizzazione all'esercizio dell'attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto ai sensi dell'articolo 9, comma 2, della legge n. 264 del 1991.

In base al comma 4, gli studi di consulenza, dopo la cessazione della loro operatività come sportello telematico, possono ottenere di nuovo il nulla osta dopo non meno di due anni.

L'articolo 10 disciplina le modalità di iscrizione all'archivio. Per le unità nuove si prevede l'attribuzione di un codice alfanumerico generato automaticamente dal centro elaborazione dati su base nazionale. Il codice dovrà essere composto da quattro lettere e da quattro numeri, seguiti dalla lettera D nel caso si tratti di imbarcazione da diporto e dalle lettere ND nel caso si tratti di navi da diporto (comma 1). È consentita, fermo restando il rispetto dei requisiti in materia di caratteri alfabetici e numerici sopra indicati, l'utilizzo di specifici codici scelti dai proprietari purché questi non siano già utilizzati e non risultino contrari all'ordine pubblico, alla moralità pubblica o al buon costume (comma 2). Si consente ai proprietari di imbarcazioni già immatricolate di conservare, all'atto dell'iscrizione al sistema telematico centrale, il vecchio numero di iscrizione (cui viene premessa una « X »; comma 3).

L'articolo 11 contiene le modifiche puntuali al codice della nautica da diporto (decreto legislativo n. 171 del 2005) e al relativo regolamento di attuazione (decreto ministeriale n. 146 del 2008), conseguenti alle previsioni dello schema di regolamento in esame.

Osserva che tali modifiche si collegano al carattere del provvedimento in esame come regolamento di delegificazione. In proposito ricorda che il parere del Consiglio di Stato rileva che il comma 219 dell'articolo unico della legge di stabilità 2013 autorizza il regolamento ad apportare modifiche all'articolo 3, comma 1, lettere *b*) e *c*) del codice per la nautica da diporto, mentre l'articolo 11 dello schema di regolamento prevede numerosi altri

interventi sul codice senza modificare tali disposizioni. In tal senso il Consiglio di Stato richiede la soppressione del comma 1 dell'articolo 11.

Giudica opportuno peraltro osservare che la citazione, nel comma 219 dell'articolo 3, comma 1, lettere *b*) e *c*), del codice, le quali si limitano a recare le definizioni di « nave da diporto » e « imbarcazione da diporto », appare incongrua rispetto alla materia individuata dal medesimo comma 219 per l'ambito della delegificazione (e cioè « registri, licenza di navigazione e correlate disposizioni amministrative »), ambito materiale che appare rispettato dal comma 1 dell'articolo 11.

Ciò premesso, segnala che il comma 1 introduce nel codice della nautica da diporto lo Sportello Telematico del Diportista (STED), al posto del precedente ufficio di iscrizione delle navi e delle imbarcazioni da diporto e l'Archivio Telematico Centrale delle unità da diporto (ATCN), al posto dei precedenti registri. Vengono inoltre apportate le necessarie modifiche puntuali agli articoli del codice (agli articoli 2, 15, 20, 21, 22, 23, 24, 25 e 31) che hanno attinenza con l'iscrizione delle imbarcazioni e delle navi, per adeguarli al sistema dello Sportello telematico della nautica da diporto, per eliminare i riferimenti alle operazioni di richiesta cartacea di iscrizione e variazione fino ad ora previste, per sostituire il nuovo riferimento ai numeri che identificheranno le imbarcazioni in luogo delle attuali sigle e abrogare l'obbligo, nel caso l'imbarcazione o la nave da diporto sia contraddistinta da un nome, che questo sia differente da ogni altro. Il comma 2, analogamente al comma 1, introduce nel regolamento di attuazione del codice della nautica da diporto, le nuove nozioni di Sportello Telematico del Diportista (STED) e di Archivio Telematico Centrale delle unità da diporto (ATCN). Sono tra l'altro abrogati gli articoli 4 (Uffici decentrati detentori dei registri di iscrizione delle imbarcazioni da diporto), 15 (Trasferimento di iscrizione) e 19 (Sigle di individuazione) e le norme che prevedono iscrizioni e documenti cartacei. Inoltre, all'articolo 13, viene sostituito il

comma 4, relativo alla precedenza nel caso di concorso di più atti resi pubblici, stabilendosi che la precedenza, agli effetti del codice civile, è determinata dalla data di trascrizione nei registri e per le unità inserite nell'ATCN, dal numero progressivo assegnato automaticamente dal CED. In caso di discordanza prevalgono le risultanze dei registri.

L'articolo 12 reca le norme transitorie e finali. In particolare, il comma 1 prevede un termine di tre anni per il completamento delle operazioni di trasferimento dei dati alle nuove sezioni RID e RND dell'Archivio Telematico Centrale. Inoltre il comma 3 prevede che dalla data di entrata in vigore del regolamento cessino le iscrizioni effettuate sui registri cartacei. Il comma 2 dell'articolo 12 contiene una disposizione di salvaguardia nel caso in cui venga richiesto il rilascio di documenti di navigazione relativi ad unità da diporto già immatricolate ma i cui dati non siano ancora stati trasferiti all'archivio telematico. In questo caso gli uffici circondariali marittimi e gli uffici di motorizzazione civile provvedono subito a comunicare i dati all'archivio telematico; viene inoltre in ogni caso rilasciata agli utenti una nuova licenza di navigazione. I commi 4 e 5 recano disposizioni antifrode. In particolare, il comma 4 specifica che per il rilascio delle autorizzazioni alla navigazione e degli altri documenti è richiesta la presentazione della dichiarazione di costruzione o di importazione rilasciata dalle associazioni dei costruttori e degli importatori maggiormente rappresentative sul piano nazionale. Inoltre, il comma 5 prevede che i produttori o gli importatori, ovvero i loro mandatarî, comunichino alle medesime associazioni i dati tecnici delle imbarcazioni.

In proposito osserva che il parere del Consiglio di Stato rileva che la norma primaria (comma 220 dell'articolo unico della legge di stabilità 2013) prevede anche il coinvolgimento delle associazioni maggiormente rappresentative dei distributori di unità da diporto nelle attività dello sportello telematico. In tal senso, il parere richiede di inserire il riferimento a tali

associazioni in questa e nelle altre disposizioni del provvedimento che fanno riferimento alle associazioni di settore. Ritengo inoltre che andrebbero chiarite meglio le modalità con le quali si procederà all'individuazione delle associazioni maggiormente rappresentative. Il comma 5 prevede anche la definizione, con apposito decreto ministeriale, di procedure per la dematerializzazione dei contrassegni relativi all'assicurazione per responsabilità civile verso terzi e la loro sostituzione con la comunicazione elettronica dei dati all'archivio telematico. Il comma 6 prevede infine una clausola di invarianza finanziaria.

L'articolo 13 prevede l'entrata in vigore del regolamento dopo quattro mesi (centoventi giorni) dalla pubblicazione in *Gazzetta Ufficiale*.

Paolo VITELLI (SCpI) ritiene opportuno evidenziare che le osservazioni contenute nel parere del Consiglio di Stato in merito alla portata della norma primaria, di cui all'articolo 1, comma 219, della legge di stabilità per il 2013, che autorizza l'adozione del regolamento di delegificazione in oggetto e le conseguenti modifiche al codice della nautica da diporto devono considerarsi eccessivamente restrittive. Se è vero infatti che il citato comma 219 dell'articolo 1 della legge di stabilità prevede esclusivamente modifiche all'articolo 3, comma 1, lettere *b*) e *c*) del codice, che recano soltanto le definizioni di « nave da diporto » e di « imbarcazione da diporto », è altresì vero che il medesimo comma individua l'ambito della delegificazione nelle materie concernenti i registri, la licenza di navigazione, e le correlate disposizioni amministrative. Di conseguenza, sulla base di un criterio di logicità, occorre procedere a una completa armonizzazione della terminologia utilizzata nel codice della nautica da diporto con quanto previsto dal regolamento di delegificazione in oggetto.

Per queste ragioni ritiene che non debba essere accolta la richiesta contenuta nel parere del Consiglio di Stato di sopprimere il comma 1 dell'articolo 11 dello

schema in esame, che contiene tutte le modifiche del testo del codice della nautica da diporto, di cui al decreto legislativo n. 171 del 2005 conseguenti all'introduzione del sistema telematico centrale della nautica da diporto, come disciplinato dallo schema di regolamento in esame. Se infatti tale comma fosse soppresso, come richiede il Consiglio di Stato, sussisterebbe il rischio concreto che siano mantenuti e coesistano il registro telematico, disciplinato dallo schema di regolamento in esame, e il registro cartaceo previsto dalle vigenti disposizioni del codice della nautica da diporto, che il comma 1 dell'articolo 11 provvede a modificare, nel senso di fare esclusivamente riferimento al registro telematico.

È questo il motivo che rende necessarie le modifiche e correzioni del testo vigente del codice puntualmente elencate al comma 1 dell'articolo 11 dello schema in esame, che pertanto deve essere mantenuto.

Paolo COPPOLA (PD) ritiene assolutamente necessario evidenziare le numerose e forti perplessità che lo schema all'esame della Commissione suscita per quanto concerne i profili tecnici di implementazione del registro telematico della nautica da diporto. Rileva infatti che le modalità tecniche di attuazione che si intendono adottare sulla base del testo in esame sembrano non tener in alcun conto gli sviluppi tecnologici che si sono registrati nel settore informatico negli ultimi due decenni.

In primo luogo osserva che la previsione, di cui al comma 1 dell'articolo 2, per la quale il sistema telematico centrale della nautica da diporto è istituito presso il Dipartimento trasporti risulta incompatibile con il modello dell'unificazione di *data center* e del cloud con cui i dati sono oggi normalmente gestiti.

Per quanto riguarda le disposizioni di cui all'articolo 3, che definiscono le caratteristiche dell'Archivio telematico centrale delle unità da diporto, sottolinea che si tratta di materia che dovrebbe ricadere nelle competenze dell'Agenzia per l'Italia

digitale. Osserva altresì che non si comprende come possa essere utilizzata la formulazione per cui i dati di cui al comma 1 dell'articolo 3 sono « annotati » nell'Archivio in questione.

Il successivo comma 3 del medesimo articolo disciplina le modalità di accesso ai dati contenuti nell'Archivio rinviando a decreto del Presidente della Repubblica n. 634 del 1994, che prevede la stipula di convenzioni, in evidente contrasto con l'obiettivo di rendere quanto più possibile accessibili i dati che sono nella disponibilità dei soggetti pubblici.

Sempre all'articolo 3, il comma 4 disciplina con un'apposita disposizione la trasmissione all'Archivio da parte delle competenti autorità di polizia delle informazioni relative ai controlli effettuati sulle unità da diporto, precisando che a tali informazioni possono avere accesso tutte le autorità di polizia e ogni altra autorità pubblica. Rileva che la disposizione in questione è stata scritta pensando che l'accesso debba aver luogo mediante un apposito intervento da parte di personale a ciò addetto, mentre ormai l'accesso ha luogo mediante condivisione automatica attraverso la strumentazione informatica secondo i principi della cooperazione applicativa.

Particolarmente sorprendenti giudica altresì le previsioni dell'articolo 7, laddove si fa riferimento alla fornitura e assegnazione della necessaria modulistica, quando i moduli relativi a qualunque procedura amministrativa dovrebbero essere disponibili *on line*.

Perplessità altrettanto forti suscita la disciplina dettata dall'articolo 8 per quanto riguarda gli sportelli telematici del diportista. Osserva infatti che la disciplina in questione si limita a sostituire le postazioni fisiche con postazioni telematiche, con l'effetto di mantenere un'accessibilità limitata a tali postazioni. Al contrario lo sportello telematico consiste in un'applicazione *web* che dovrebbe essere accessibile da qualunque postazione *web*; in assenza di tali caratteristiche l'utente non ne trae alcun beneficio.

Anche con riferimento alle previsioni di cui al comma 4 del medesimo articolo 8, rileva che non si comprende per quale ragione si indichi il CED come il soggetto che debba attribuire un numero progressivo, quando ciò presumibilmente verrà effettuato in modo automatico dal sistema. Tale considerazione può estendersi alle successive previsioni del medesimo comma, concernenti l'aggiornamento dell'Archivio, che potrebbe essere effettuato in modo automatizzato. Assolutamente anacronistico appare altresì il riferimento, contenuto nel comma in questione, alla stampa del documento di navigazione.

In conclusione sottolinea che lo schema di regolamento in esame si limita a trasferire sul computer una procedura cartacea, senza modificare la struttura di tale procedura e, di conseguenza, senza permettere agli utenti di trarre pieno beneficio dagli enormi sviluppi che si sono verificati nel settore delle tecnologie informatiche.

Arianna SPESSOTTO (M5S) dichiara di concordare con le osservazioni del collega Coppola. Le finalità perseguite con lo schema di regolamento in esame sono condivisibili; si tratta peraltro di verificare se le modalità individuate per attuarle possano ritenersi adeguate.

Per quanto riguarda altri aspetti del provvedimento, sottolinea l'importanza di ribadire nel parere della Commissione quanto già osservato dal Consiglio di Stato in merito al comma 1 dell'articolo 4, vale a dire che l'Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto debba essere istituito all'interno della struttura funzionale dell'Archivio telematico centrale delle unità da diporto.

Mario TULLO (PD) sottolinea che lo schema di regolamento in esame interviene su una questione di grande rilevanza. Più volte anche il proprio Gruppo ha sollecitato l'adozione del regolamento, che deve aver luogo in modo tempestivo, al fine di consentire un progresso non più rinviabile nelle modalità di gestione del registro della nautica da diporto. È altresì

evidente che il nuovo registro telematico deve essere istituito e organizzato in modo adeguato e, a tal fine, i rilievi del collega Coppola appaiono assolutamente pertinenti e utili. Ritiene pertanto essenziale che quanto prima su tali rilievi si esprima un rappresentante del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ripristinando la necessaria interlocuzione con la Commissione.

Diego DE LORENZIS (M5S) ritiene che, in considerazione delle questioni sollevate nel corso della discussione, sia importante prevedere una visita della Commissione all'Archivio telematico del Ministero dei trasporti e un'audizione dei competenti direttori generali del Ministero. Si riserva pertanto di ribadire tali richieste in sede di ufficio di presidenza.

Michele Pompeo META, *presidente*, in primo luogo ribadisce le gravissime difficoltà, che purtroppo di recente in più occasioni è stato costretto a evidenziare, di svolgere i lavori della Commissione in assenza del rappresentante del Governo. Ritiene paradossale che tale assenza si registri anche nelle sedute in cui è previsto l'esame di atti del Governo. Si riserva pertanto di intervenire direttamente nei confronti del Ministro per assicurare che sia garantita alla Commissione la necessaria interlocuzione con il Governo.

In secondo luogo osserva che dall'intervento del collega Coppola, che può vantare una particolare competenza e autorevolezza in materia informatica, sono emersi rilievi sul testo dello schema in esame che per il loro numero e la loro portata rendono assai problematica l'ipotesi di correzioni emendative di tale testo. Ciò è tanto più vero se si considera che nella procedura in questione la Commissione è chiamata ad esprimere un parere al Governo, che poi procede ad approvare il testo definitivo del regolamento.

Per queste ragioni ritiene opportuno rivolgere formalmente al Governo l'invito a rivedere profondamente lo schema di regolamento in esame, riformulandolo

sulla base delle osservazioni emerse dal dibattito. A tal fine si potrebbe anche considerare l'ipotesi di un ritiro dello schema per trasmetterlo di nuovo alle Camere. In ogni caso ribadisce che è essenziale che il testo sia sostanzialmente migliorato.

Ritiene quindi opportuno prevedere, non appena possibile, una nuova seduta della Commissione sullo schema in esame, nella quale il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti dovrà assicurare la presenza di un rappresentante del Dicastero, che si esprimerà sulle richieste formulate dalla Commissione.

Rinvia quindi il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 15.

RISOLUZIONI

Mercoledì 14 maggio 2014. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META, indi del vicepresidente Ivan CATALANO.

La seduta comincia alle 15.

7-00322 Tullo: Disciplina dei veicoli adibiti al soccorso che effettuano trasporti sanitari.

(Discussione e rinvio).

La Commissione inizia la discussione della risoluzione in oggetto.

Michele Pompeo META, *presidente*, propone, se non vi sono obiezioni, che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Così rimane stabilito.

Mario TULLO (PD) illustra la risoluzione a sua firma, della quale auspica una rapida approvazione, demandando all'ufficio di presidenza integrato dai gruppi le decisioni in merito allo svolgimento di eventuali audizioni che possano essere

utili alla comprensione della problematica ivi rappresentata.

Nicola BIANCHI (M5S) ritiene la risoluzione condivisibile nelle sue linee di fondo, ma osserva che da quanto si apprende anche da Wikipedia si tratta di associazioni che svolgono servizi in sostituzione della Croce Rossa con un fatturato annuo assai rilevante. Ritiene pertanto che debba essere opportunamente formulato il dispositivo dell'atto di indirizzo in questione, nelle parti in cui si prevede la destinazione di specifici benefici di carattere economico e finanziario alle associazioni di volontariato ivi richiamate, ritenendo che si debba in ogni caso assicurare che tali benefici ricadano in ultima istanza sugli utenti del servizio di soccorso.

Martina NARDI (SEL), riguardo a quanto espresso dal collega Bianchi, si dichiara veramente sorpresa che per conoscere l'attività delle associazioni di volontariato richiamate nella risoluzione del collega Tullo si debba ricorrere a Wikipedia. Osserva infatti che tali associazioni sono presenti in tutte le realtà territoriali non solo in sostituzione della Croce Rossa italiana per la prestazione di servizi di trasporto sanitario, ma anche in occasione di tutte le gravi tragedie, quali ad esempio terremoti o incendi, che colpiscono il territorio nazionale e che rendono necessaria l'opera dei giovani volontari che tali associazioni provvedono a formare gratuitamente. Nel ritenere in generale che il volontariato costituisca un'enorme ricchezza per il Paese, in termini di coinvolgimento dei giovani, per lo più disoccupati, in attività meritorie e utili, prestate gratuitamente, nonché in termini di socialità e mutuo soccorso, sottolinea con forza che l'attività di tali associazioni costituisce un grande vantaggio per lo Stato, che a suo giudizio deve, laddove possibile e con le risorse economiche disponibili, agevolarla e sostenerla. Ricordando che tali associazioni sono figlie di quella mentalità associativa e solidaristica che dal dopoguerra ha reso

grande la nazione, invita la Commissione a considerare che laddove queste realtà sono più presenti è meno evidente il fenomeno della delinquenza giovanile e della eversione sociale, dal momento che i compiti di volontariato impegnano positivamente centinaia di giovani che da questa attività prendono spunto per svolgere un percorso formativo che, come accade in molti casi, può portare a esiti positivi anche sotto il profilo occupazionale. Esprime, quindi, a nome del proprio Gruppo, piena condivisione dei contenuti della risoluzione in discussione.

Diego DE LORENZIS (M5S), nel richiamare la propria esperienza personale, avendo prestato servizio per due associazioni di volontariato in realtà completamente diverse, quali quella di Torino e di Lecce, sua città natale, e quindi di conoscere bene tali realtà associative e di dividerne del tutto le finalità al punto di aver deciso di farne parte, ritiene tuttavia comprensibili e fondate le perplessità espresse dal collega Bianchi, anche in ragione del fatto che l'attività di tali associazioni è svolta assai diversamente nei vari territori e che a carico di alcune di esse sono state aperte inchieste giudiziarie riferite ad ipotesi di reato. Auspica, quindi, che venga riformulato il dispositivo della risoluzione in modo tale da escludere che benefici di alcun tipo vadano ad associazioni che non risultino meritevoli, valutando altresì l'ipotesi che il beneficio possa avere come destinatari gli utenti finali del servizio, ossia i cittadini.

Ivan CATALANO, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito della discussione ad altra seduta.

La seduta termina alle 15.15.

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

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 15.15 alle 15.20.

COMITATO RISTRETTO

Mercoledì 14 maggio 2014.

Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di semplificazione delle azioni di contrasto dell'eva-

sione dell'obbligo di assicurazione dei veicoli, per favorire la circolazione dei carrelli elevatori e per contrastare le esportazioni irregolari di veicoli da demolire e le fittizie immatricolazioni di veicoli all'estero.

C. 1512 Meta e abb.

Il Comitato ristretto si è riunito dalle 15.20 alle 16.