

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

Sull'ordine dei lavori	72
Sulla pubblicità dei lavori	72
Delega al Governo per la revisione e il riordino della normativa relativa alle concessioni demaniali marittime, lacuali e fluviali ad uso turistico-ricreativo. Testo base C. 4302 Governo ed abb. (<i>Esame e rinvio</i>)	73

ATTI DEL GOVERNO:

Sulla pubblicità dei lavori	77
Nuovo testo dello schema di decreto del Presidente della Repubblica concernente regolamento recante norme per l'attuazione del sistema telematico centrale della nautica da diporto. Atto n. 448 (<i>Seguito dell'esame ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e rinvio</i>)	77
Schema di decreto legislativo concernente revisione ed integrazione del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE. Atto n. 461 (<i>Seguito dell'esame ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e rinvio</i>)	78
Schema di decreto del Presidente della Repubblica recante regolamento di attuazione della direttiva 2014/90/UE sull'equipaggiamento marittimo che abroga la direttiva 96/98/CE. Atto n. 449 (<i>Seguito dell'esame ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e rinvio</i>)	79
Schema di decreto legislativo recante disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84. Atto n. 455 (<i>Esame ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e rinvio</i>)	79

SEDE CONSULTIVA

Martedì 10 ottobre 2017. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META.

La seduta comincia alle 13.40.

Sull'ordine dei lavori.

Michele Pompeo META, *presidente*, propone di invertire l'ordine dei lavori, nel senso di procedere dapprima alla seduta

in sede consultiva e successivamente alla seduta per l'esame di atti del Governo.

La Commissione concorda.

Sulla pubblicità dei lavori.

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

Non essendovi obiezioni, ne dispone l'attivazione.

Delega al Governo per la revisione e il riordino della normativa relativa alle concessioni demaniali marittime, lacuali e fluviali ad uso turistico-ricreativo.
Testo base C. 4302 Governo ed abb.

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Anna Maria CARLONI (PD), *relatrice*, ricorda che il termine per l'esercizio della citata delega è di soli sei mesi. L'oggetto della delega si riferisce alla normativa recata dall'articolo 03, comma 1, del decreto-legge 5 ottobre 1993, n. 400, che definisce i criteri per la determinazione dei suddetti canoni.

Come esplicitato nelle relazioni che corredano il disegno di legge, la materia su cui interviene la delega presenta notevoli criticità, a causa dei numerosi interventi normativi succedutisi negli anni, in mancanza di una disciplina generale di riordino della materia. Tali interventi si sono inoltre intrecciati con disposizioni e procedure di contenzioso aperte in sede europea, che hanno riguardato essenzialmente i profili della durata e del rinnovo automatico delle concessioni, nonché la liceità della clausola di preferenza per il concessionario uscente: il cosiddetto « diritto di insistenza », previsto dall'articolo 37 del codice della navigazione, abrogato nel 2009.

La legge comunitaria per il 2010 (legge n. 217 del 2011) aveva già conferito una delega biennale per il riordino complessivo della materia, ma non è stata esercitata anche perché nelle more è intervenuta la proroga *ex lege*, sino al 31 dicembre 2020, delle concessioni demaniali in essere alla data del 30 dicembre 2009 ed in scadenza entro il 31 dicembre 2015 (articolo 34-*duodecies* del decreto-legge n. 179 del 2012).

Le competenze gestionali in materia di demanio marittimo sono state inoltre conferite agli enti territoriali dal decreto legislativo n. 112 del 1998, salvo gli introiti, che rimangono in capo allo Stato.

Tuttavia, sulla disciplina in essere ha inciso la direttiva Servizi n. 2006/123/CE (cosiddetta « direttiva Bolkestein » recepita con i decreti legislativi n. 59 del 2010, e n. 147 del 2012), la quale si applica anche alla materia delle concessioni demaniali marittime in particolare per quanto riguarda la durata e la procedura di rinnovo delle concessioni. In particolare essa richiede una procedura di selezione tra i candidati potenziali e una durata limitata senza rinnovo automatico.

La Commissione europea ha quindi iniziato una procedura di infrazione, contestandone la compatibilità con il diritto comunitario e, in particolare, con il principio della libertà di stabilimento. Seppure essa sia stata archiviata nel 2012 in ragione della prima norma di delega – non esercitata – la Corte di Giustizia dell'Unione europea, lo scorso 14 luglio 2016, ha invece censurato il diritto interno.

La disciplina del demanio marittimo e delle relative concessioni demaniali è originariamente definita nel codice della navigazione negli articoli da 28 a 55, nonché nel regolamento per la navigazione marittima (articoli da 5 a 58). In particolare, l'articolo 36 attribuisce le concessioni di durata superiore a quindici anni alla competenza del Ministro delle infrastrutture e trasporti e le concessioni demaniali nelle aree portuali all'Autorità di sistema portuale.

La materia è poi regolata anche da leggi regionali, in quanto le regioni e i comuni sono competenti per la gestione amministrativa dei beni demaniali marittimi, lacuali e fluviali,

Il citato decreto n. 400 del 1993 ha integrato tale disciplina, individuando alcune tipologie di concessioni, che sono state definite « a scopo turistico ricreativo » (stabilimenti balneari, ristorazione e somministrazione, noleggio imbarcazioni, strutture ricettive ed attività ricreative e sportive, esercizi commerciali, servizi di altra natura). Per questa tipologia – escluse le concessioni ricadenti nell'area di competenza delle Autorità di sistema portuale – la norma abrogata dalla legge comunitaria 2010 prevedeva una durata di

sei anni e il rinnovo automatico mentre adesso si consente una durata maggiore, comunque non superiore a venti anni, in ragione dell'entità e della rilevanza economica delle opere da realizzare e sulla base dei piani di utilizzazione delle aree del demanio marittimo predisposti dalle regioni.

Il decreto-legge n. 194 del 2009 ha quindi eliminato la preferenza in favore del concessionario uscente nell'ambito della procedura di attribuzione delle concessioni (articolo 1, comma 18).

Per effetto della legge di stabilità 2013 (articolo 1, comma 547, della legge n. 228 del 2012), l'applicazione di tale regola riguarda adesso anche le concessioni aventi ad oggetto il demanio marittimo (per concessioni con finalità sportive), il demanio lacuale e fluviale (per concessioni con finalità turistico-ricreative e sportive), i beni destinati a porti turistici, approdi e punti di ormeggio dedicati alla nautica da diporto.

Il decreto-legge n. 78 del 2015 demanda quindi alle regioni una ricognizione delle rispettive fasce costiere, adempimento considerato propedeutico all'adozione della disciplina relativa alle concessioni demaniali marittime, prorogate al 31 dicembre 2020 (articolo 7, commi 9-*septiesdecies* e 9-*duodevicies*).

Per quanto riguarda la determinazione dei canoni, la legge finanziaria 2007 (novellando l'articolo 03, comma 1, del decreto-legge n. 400) ha definito i criteri in base alla loro « valenza turistica », secondo l'accertamento della regione competenti per territorio, nonché della tipologia di bene oggetto della concessione (specchi acquei, area scoperta, ecc.) e di altri fattori ritenuti meritevoli di generare riduzioni e agevolazioni (eventi dannosi, società sportive dilettantistiche, fini di beneficenza, imprese turistico-ricettive all'aria aperta).

In sostanza, la modulazione dei criteri di quantificazione dei canoni prevede che – accanto al canone cosiddetto tabellare – vi sia un canone commisurato al valore di mercato, mitigato da alcuni accorgimenti, per le concessioni comprensive di strutture

costituenti « pertinenze demaniali marittime destinate ad attività commerciali, terziario-direzionali e di produzione di beni e servizi » (articolo 03, comma 1, lettera *b*), n. 2.1) del decreto-legge n. 400).

In relazione all'applicazione delle tariffe sono sorti numerosi contenziosi che hanno indotto il legislatore a prevedere procedure per una loro definizione agevolata e la contestuale sospensione delle riscossioni coattive e della decadenza dalla concessione per omesso o insufficiente pagamento.

I principi e criteri direttivi della delega sono ispirati alla logica di contemperare le esigenze di tutela degli operatori, l'interesse pubblico all'adeguata remunerazione e il rispetto dei principi di concorrenza richiesti dalla coerente attuazione dei principi europei.

La lettera *a*) indica i criteri e le modalità di affidamento delle concessioni: tra i numerosi principi enunciati si evidenziano, accanto a quelli di concorrenza e di libertà di stabilimento, gli ulteriori parametri di qualità (paesaggistica, ambientale, di valorizzazione territoriale) e la valorizzazione delle forme di gestione integrata dei beni e delle attività aziendali (introdotto dalle Commissioni in sede referente).

Alcuni criteri che si riferiscono alle procedure di selezione richiedono di valutare la salvaguardia dei livelli occupazionali e la professionalità acquisita, sia in qualità di concessionario che di gestore (precisazioni introdotte dalle Commissioni).

Ulteriori elementi che dovranno essere valutati nella definizione delle procedure di affidamento introdotti dalle Commissioni sono l'attribuzione di criteri premianti per le strutture a basso impatto ambientale e che offrono servizi di fruibilità della infrastruttura e della spiaggia ulteriori rispetto a quelli già previsti per legge a favore delle persone disabili.

La lettera *b*) prevede che siano stabiliti adeguati limiti minimi e massimi di durata delle concessioni, entro i quali saranno poi le regioni a fissarne il termine per assicurarne un uso rispondente all'interesse pubblico.

La fissazione di un eventuale numero massimo di concessioni che un operatore economico possa detenere nell'ambito territoriale di riferimento è anch'esso lasciato alla discrezionalità delle regioni.

La lettera *c)* prevede che il legislatore delegato definisca le modalità per l'eventuale dichiarazione di decadenza e per il conseguente subingresso.

La lettera *d)* prevede che vi sia un adeguato periodo transitorio per l'applicazione della disciplina di riordino per le concessioni in essere al 31 dicembre 2009, ferme restando, secondo quanto previsto dalle Commissioni, le previsioni dei rapporti contrattuali in corso tra concessionari e gestori.

La lettera *d-bis)*, introdotta dalle Commissioni, prevede che siano regolamentati, durante il periodo transitorio, gli effetti giuridici degli atti di pianificazione territoriale e dei relativi strumenti di programmazione negoziata stipulati con le associazioni maggiormente rappresentative su base nazionale delle imprese del settore.

La lettera *e)* attiene alla rideterminazione dei canoni.

La rimodulazione dei medesimi avverrà tenendo conto di una serie di fattori, classificando le aree in categorie diverse (le Commissioni hanno precisato che esse siano almeno tre) a seconda della relativa valenza turistica e parametrando alle stesse i canoni di concessione. Oltre a ciò si terrà conto della tipologia di beni (anche riguardo alle pertinenze e a situazioni pregresse).

Si stabilisce infine che una quota delle entrate, calcolata in percentuale sulle maggiori entrate annue rispetto alle previsioni di bilancio, sarà assegnata a favore della regione di riferimento, nonché, come previsto dalle Commissioni in sede referente, dei comuni in ragione dei costi sostenuti per la gestione amministrativa del demanio marittimo, da destinare al sostegno delle attività del settore turistico-ricreativo.

Introducendo una nuova lettera *e-bis)*, le Commissioni hanno esteso la delega

anche al riordino delle concessioni ad uso abitativo, stabilendo anche in tal caso sintetici criteri direttivi.

Altro principio stabilito dalle Commissioni alla lettera *e-ter)* è l'introduzione di precisi oneri informativi a carico dei comuni: dovranno rendere pubblici, tramite i propri siti *internet*, i dati concernenti l'oggetto delle concessioni ed i relativi canoni. Tale obbligo sarà imposto anche ai concessionari sui propri siti *internet* stabilendo anche la relativa disciplina sanzionatoria amministrativa.

La lettera *f)* riguarda la redazione dei nuovi testi mentre la lettera *g)* prevede l'aggiornamento delle procedure attraverso l'utilizzazione delle tecnologie digitali dell'informazione e della comunicazione. Le Commissioni hanno precisato che sia trasmessa in ogni caso al Sistema informativo del demanio marittimo ogni informazione utile sul numero delle concessioni e la loro consistenza.

La lettera *g-bis)*, al fine di superare problemi interpretativi prevede che le norme delegate definiscano i concetti di rimozione « facile » e « difficile » dei beni realizzati dai concessionari.

Il comma *1-bis* limita l'oggetto della delega, in quanto, salva la disciplina concernente i canoni concessori, esclude che le società e associazioni sportive dilettantistiche siano assoggettate alle norme sulle concessioni ad uso turistico-ricreativo attuative della presente delega, e il comma *1-ter* salvaguarda le potestà attribuite alle regioni a statuto speciale e alle province autonome dai rispettivi statuti speciali e dalle relative norme di attuazione.

Il comma 2 definisce la procedura di emanazione dei decreti attuativi della delega, da adottare su proposta dei Ministri competenti, previa intesa da sancire in Conferenza unificata.

Deborah BERGAMINI (FI-PdL) ritiene utile sottoporre all'attenzione dei colleghi qualche spunto di riflessione aggiuntivo a quanto illustrato dalla relatrice, su una materia che è complessa e molto tecnica, sottolineando, preliminarmente, che la va-

lutazione del Gruppo Forza Italia circa il progetto è fortemente critica.

Osserva che parlare del riordino delle concessioni, nelle attuali condizioni, rappresenta un vero e proprio ossimoro. Infatti, come pure risulta dai lavori di indagine conoscitiva parlamentare, non si è in grado di conoscere quante concessioni demaniali via siano, quanto rendano e quale sia il numero dei contenziosi attualmente aperti. Ricorda, peraltro, che nell'ambito di applicazione del provvedimento non è ricompreso tutto il territorio nazionale, e quindi tutte le concessioni demaniali in oggetto, essendone ad esempio esclusa la Sicilia: la riforma riguarderebbe, osserva, solo una parte del Paese.

A suo avviso, la delega al Governo per la revisione e il riordino della normativa relativa alle concessioni demaniali marittime, lacuali e fluviali ad uso turistico-ricreativo all'esame è un mero ossequio alla cosiddetta « direttiva Bolkestein » (direttiva Servizi n. 2006/123/CE) che, sottolineando, sembra valere per le coste italiane ma non per quelle di altri Paesi come Portogallo e Spagna che hanno, recentemente, applicato politiche ben diverse.

Ricorda che l'indotto del settore in questione interessa trentamila aziende e decine di migliaia di famiglie che vi lavorano: queste persone, nel corso dei decenni, hanno prodotto un tessuto sociale ed economico che ha generato ricchezza e benessere nonché contribuito a tutelare gli interessi pubblici connessi alla tutela dei luoghi e alla loro valorizzazione anche in termini turistici, ciò che rappresenta un grande patrimonio per il nostro Paese. Si chiede, allora, perché si voglia colpire in tutti i modi un settore che funziona.

Ritiene che, seguendo questa politica, non si ottenga altro che di mettere in ginocchio quel settore produttivo di eccellenza, contemporaneamente violando, peraltro, due principi contenuti nella predetta « direttiva Bolkestein »: cioè il principio di reciprocità e la condizione di risorse scarse. Infatti, come precedentemente accennato, altri Paesi hanno adottato misure del tutto differenti, con il risultato che, attuando la presente propo-

sta normativa – mentre operatori di altri Paesi possono concorrere ad ottenere concessioni in Italia – un italiano non può concorrere altrove. Inoltre, per quanto attiene alla scarsità di risorse, fa notare che in Italia vi sono migliaia di chilometri di coste: per questo motivo non ha senso parlare di risorse scarse.

Inoltre, il provvedimento all'esame lascia la fissazione di un eventuale numero massimo di concessioni che un operatore economico possa detenere nell'ambito territoriale di riferimento alla discrezionalità delle regioni e si domanda a quale interesse risponda una simile disposizione: anche in questo caso, in ipotesi, si dispone senza avere certezza dei dati esistenti e si può arrivare al risultato che in alcune regioni possa essere determinato e in altre no oppure che il loro numero sia molto differente tra le diverse regioni.

Invita quindi Governo e Parlamento ad essere meno frettolosi su una materia così delicata, anche al fine di evitare pasticci: ricorda, in fondo, che si sta deliberando sulla possibilità di mettere all'asta zone che rappresentano, di fatto, i confini territoriali del Paese, e ciò in un momento notoriamente delicatissimo, con il rischio, peraltro, di far crollare, in un prossimo futuro, un settore economico che funziona egregiamente.

Diego CRIVELLARI (PD), replicando alla collega Bergamini, ricorda che sono ormai molti anni che si sta provando a dare maggiori certezze a tutti gli operatori del settore. Osserva che per l'attuazione della cosiddetta « direttiva Bolkestein » è in corso da molto tempo un acceso dibattito tra le forze sociali e politiche che ha trovato modo di esprimersi, in primo luogo, in Europa ove i Governi dei singoli Stati membri hanno potuto esprimere la loro capacità negoziale.

Ritiene che, dopo tanto dibattito, in questo scorcio di legislatura siano maturi i tempi per una efficace sintesi, finalizzata a fornire quelle risposte certe che il settore in questione attende da tempo.

Emiliano MINNUCCI (PD) ritiene utile contributo al dibattito aggiungere qualche

riflessione in ordine ad una tipologia di demanio che sembra costantemente dimenticata, volgendosi le generali attenzioni, normalmente, al demanio marittimo. Si riferisce, in specie, al demanio lacuale, materia ove, peraltro, le competenze regionali – sovrapponendosi a quelle dei comuni – creano a volte rilevanti difficoltà.

Osserva che sarebbe opportuno fissare alcuni punti e fare chiarezza, e in tal senso si augura che la relatrice voglia tenere conto della questione nella formulazione del parere sul provvedimento. Per fare un esempio che dia conto degli estremi cui può arrivare la mancanza di regole certe e ragionevoli, segnala che alcune manifestazioni veliche sono state sottoposte a tassazione con gli stessi criteri in uso per gli eventi in piazza, cioè considerando i metri quadrati « utilizzati »: solo chi non ha ben chiaro cosa significhi un evento relativo alle imbarcazioni a vela può considerare normale simili comportamenti amministrativi. Il risultato è che molte società sportive dilettantistiche si trovano in enormi difficoltà e rischiano di sparire, e con loro rischia di sparire l'enorme patrimonio immateriale che rappresentano.

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

La seduta termina alle 14.

ATTI DEL GOVERNO

Martedì 10 ottobre 2017. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META.

La seduta comincia alle 14.

Sulla pubblicità dei lavori.

Michele Pompeo META, *presidente*, comunica che è stata avanzata la richiesta che la pubblicità dei lavori sia assicurata

anche mediante l'impianto audiovisivo a circuito chiuso.

Non essendovi obiezioni, ne dispone l'attivazione.

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

Atto n. 448.

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

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento in oggetto, rinviato nella seduta del 3 ottobre.

Michele Pompeo META, *presidente*, segnala che sono in distribuzione i documenti relativi alle audizioni svolte presso la 8^a Commissione permanente del Senato in merito al presente provvedimento e allo schema di decreto legislativo concernente il codice della nautica da diporto (Atto n. 461).

Alberto PAGANI (PD), *relatore*, si riserva di formulare una proposta di parere che tenga conto degli elementi che emergeranno dal dibattito su questo provvedimento nonché, per la evidente contiguità di materia, su quello concernente lo schema di decreto legislativo di revisione ed integrazione del codice della nautica da diporto, anch'esso all'esame della Commissione.

Paolo COPPOLA (PD) osserva che il provvedimento all'esame contiene aspetti e disposizione che sarebbe opportuno rendere coerenti con quanto stabilito con il Piano Triennale per l'Informatica nella Pubblica amministrazione 2017-2019, adottato il 31 maggio 2017, che costituisce il documento indirizzo strategico ed economico con cui si definisce il modello di riferimento per lo sviluppo dell'informatica pubblica italiana e la strategia operativa di trasformazione digitale del Paese.

Rileva, peraltro, che dovrebbero essere tenuti in considerazione le possibili connessioni con altre specifiche realtà dell'Agenda digitale italiana. Si riferisce, in particolare, allo « SPID » (il Sistema Pubblico di Identità Digitale), che permette di accedere a tutti i servizi *online* della Pubblica Amministrazione con un'unica Identità Digitale e alla piattaforma del sistema dei pagamenti elettronici a favore delle pubbliche amministrazioni che persegue l'obiettivo di realizzare un impianto unico e omogeneo per gli incassi dei pagamenti pubblici.

Inoltre ritiene inopportuno che nel testo all'esame si faccia riferimento ad uno specifico Centro elaborazione dati – nel caso di specie quello del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – perché l'individuazione di un preciso organo potrebbe risultare incoerente con il processo di riforma orientato alla convergenza delle banche dati pubbliche e dei relativi organismi che gestiscono l'elaborazione dei dati della Pubblica amministrazione.

Alberto PAGANI (PD), *relatore*, condivide le valutazioni espresse dal collega, riservandosi di farne opportuna menzione nella proposta di parere.

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

Schema di decreto legislativo concernente revisione ed integrazione del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE.

Atto n. 461.

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

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento in oggetto, rinviato nella seduta del 5 ottobre.

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che la richiesta non è corredata dalla prevista intesa sancita in sede di Confe-

renza unificata né sono stati ancora trasmessi il previsto parere del Consiglio di Stato e del Garante per la protezione dei dati personali, previsti dal comma 2 dell'articolo 6 della legge delega e che quindi l'esame della Commissione potrà concludersi solo successivamente all'acquisizione dei suddetti pareri

Avverte, infine che è in distribuzione un contributo trasmesso da parte dell'Ente nazionale per la protezione e l'assistenza dei sordi – Onlus.

Alberto PAGANI (PD), *relatore*, anche in relazione all'esame di questo provvedimento si riserva di formulare una proposta di parere che tenga conto anche degli elementi che emergeranno dal dibattito riferito allo schema di regolamento recante norme per l'attuazione del sistema telematico centrale della nautica da diporto, anch'esso all'esame della Commissione.

Michele MOGNATO (MDP) dopo aver ricordato le sue osservazioni in materia di patenti nautiche speciali sollevate nella seduta precedente, ritiene utile segnalare al relatore e ai colleghi che quanto previsto dagli articoli 36 e seguenti del provvedimento all'esame in materia di conduzione di unità da diporto sotto l'influenza di alcol ovvero in stato di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti o psicotrope si applica solo a chi possiede la patente nautica.

Sottolinea che la patente è obbligatoria per la navigazione oltre le sei miglia nautiche o per natanti muniti di motore che superano una certa potenza. Rileva, tuttavia, che molti incidenti, se non la maggior parte sicuramente quelli più gravi in termini di danni a cose e persone, avvengono entro le sei miglia nautiche ove si incrociano abitualmente natanti che raggiungono elevate velocità condotti anche da minorenni.

Ritiene, quindi, opportuno che la predetta normativa possa essere applicabile anche a quella tipologia di navigazione per la quale non è richiesto il possesso della patente nautica.

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

Schema di decreto del Presidente della Repubblica recante regolamento di attuazione della direttiva 2014/90/UE sull'equipaggiamento marittimo che abroga la direttiva 96/98/CE.

Atto n. 449.

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

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento in oggetto, rinviato nella seduta del 3 ottobre.

Diego CRIVELLARI (PD), *relatore*, si riserva di condividere con i colleghi al più presto, per le vie brevi, una sua bozza di proposta di parere, anche al fine di compiere una opportuna interlocuzione con l'omologa Commissione del Senato in funzione di una possibile convergenza delle deliberazioni parlamentari sul medesimo provvedimento.

Michele Pompeo META, *presidente*, considerando positivo che si faccia ogni sforzo utile al fine di raccordarsi con il lavoro in corso di svolgimento sui medesimi provvedimenti presso l'altro ramo del Parlamento ricorda, tuttavia, che ciascuna Camera mantiene le sue prerogative e la sua autonomia.

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

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

Atto n. 455.

(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*, ricorda che il termine per l'espressione del parere sul provvedimento in titolo scade il prossimo 14 novembre. Segnala, tuttavia, che non sono ancora stati trasmessi i pareri della Conferenza unificata e del Consiglio di Stato previsti dal comma 5 dell'articolo 8 della legge delega e che quindi l'esame della Commissione potrà concludersi solo successivamente all'acquisizione dei suddetti pareri.

Mario TULLO (PD), *relatore*, desidera preliminarmente, esprimere soddisfazione per la possibilità di riprendere la discussione in materia in questo scorcio di legislatura, completando un percorso di riconfigurazione della portualità italiana intrapreso negli anni scorsi.

Il testo in esame consente di mettere a punto alcune limitate modifiche e, a suo avviso, richiede esso stesso talune puntualizzazioni. In tal senso preannuncia sin d'ora l'orientamento a ragionare sulle misure concernenti il lavoro portuale – già oggetto di recenti interventi legislativi – nonché l'attività del Comitato di gestione delle Autorità di sistema portuale e di altri organismi coinvolti dalla riforma.

Illustra quindi i principali contenuti del provvedimento, ricordando che esso costituisce attuazione di una delega il cui l'esercizio di tipo integrativo e correttivo deve avvenire entro il prossimo 14 dicembre 2017.

Lo schema all'esame consta di 17 articoli, prevalentemente recanti modifiche di coordinamento o di carattere formale.

L'articolo 1 contiene l'indicazione delle disposizioni oggetto di modifica da parte dello schema.

Pur comprendendo l'intento di definire l'oggetto del provvedimento, rileva che tale disposizione appare in definitiva del tutto superflua.

L'articolo 2 contiene una rilevante innovazione. Si novella, infatti, l'articolo 4 della legge n. 84 del 1994, in materia di classificazione dei porti.

Si prevede in particolare il superamento della divisione in classi dei porti nazionali. Attualmente i porti sono suddi-

visi in due categorie, la seconda della quale suddivisa a sua volta in tre classi. A seguito delle modifiche apportate, i porti restano invece distinti nelle seguenti categorie: categoria I: porti, o specifiche aree portuali, finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato (viene confermata la classificazione già esistente); categoria II: porti di rilevanza internazionale e nazionale, o specifiche aree portuali, costituenti nodi delle grandi reti di trasporto e di navigazione di rilevanza trans-europea, ai sensi del regolamento (UE) 11 dicembre 2013 n. 1315 del Parlamento europeo e del Consiglio, e comunque quelli rientranti nelle Autorità di sistema portuale (assorbe i porti attualmente appartenenti alla categoria II, classi I e II) – peraltro, ricorda che il Regolamento (UE) n. 1315/2013 che introduce il concetto di porto centrale, c.d. «core» indica per l'Italia, 14 porti *core* (Genova, La Spezia, Livorno, Napoli, Gioia Tauro, Taranto, Bari, Ancona, Ravenna, Venezia, Trieste, Palermo, Cagliari, Augusta) in linea con l'attuale elenco delle AdSP (che comprende, in più, la sola Autorità portuale competente sui porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta); categoria III: porti di rilevanza interregionale e regionale, o specifiche aree portuali, (ex categoria II, classe III), nei quali, come precisato dal provvedimento in esame, le regioni esercitano le funzioni relative al rilascio di concessioni demaniali marittime per finalità diverse da quelle di approvvigionamento di energia e di realizzazione delle opere infrastrutturali.

A differenza del precedente regime le funzioni di ciascun porto, o di ciascuna specifica area portuale, sono determinate nel piano regolatore portuale.

Ricorda che attualmente le caratteristiche dimensionali, tipologiche e funzionali dei porti e l'appartenenza di ogni scalo alle classi sono determinate, sentite le autorità di sistema portuale o, laddove non istituite, le autorità marittime, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con particolare riferimento all'attuale e potenziale bacino di utenza internazionale o nazionale. La disposi-

zione attualmente vigente fa anche riferimento ai criteri di cui tener conto per la definizione delle caratteristiche del porto. Anche per le modifiche delle caratteristiche indicate risulta necessario applicare la medesima procedura.

Nella relazione illustrativa si dà conto delle ragioni alla base della modifica, derivanti sia dalla complessità delle vigenti modalità di classificazione dei porti, sia dal mutato quadro costituzionale, sia dall'esigenza di dividere gli oneri infrastrutturali tra Stato ed enti locali. In ogni caso è evidente che il nuovo regime assicura una maggiore capacità del sistema di rispondere rapidamente ai mutamenti del mercato e delle stesse vocazioni dei porti.

Osserva al riguardo come l'aspetto della classificazione dei porti non era stato oggetto del decreto legislativo di esercizio della delega principale, mentre viene invece inserito nell'atto con cui si esercita la funzione integrativa-correctiva rispetto al precedente. Si riserva quindi di acquisire sul punto eventuali valutazioni espresse nel parere reso dal Consiglio di Stato.

L'articolo 3 interviene sull'articolo 5 della legge n. 84 del 1994 con modifiche formali e di coordinamento conseguenti alla nuova classificazione dei porti. In particolare, vengono abrogati i riferimenti al rapporto sulla sicurezza dell'ambito portuale ai fini degli adempimenti previsti dal decreto del Presidente della Repubblica 17 maggio 1988, n. 175, sui rischi di incidenti rilevanti connessi con determinate attività industriali e dal decreto del Ministro dell'ambiente 20 maggio 1991, in quanto le disposizioni in questione risultano essere abrogate.

Come precisato nella relazione illustrativa, per effetto delle citate abrogazioni, i piani di sicurezza e di emergenza portuale dovranno essere elaborati da chi svolge le singole attività presenti nell'area portuale per le quali tali piani sono previsti ai sensi del decreto legislativo n. 105 del 2015 (cosiddetto «Seveso III»).

L'articolo 4 specifica che tra i compiti dell'Autorità di sistema portuale rientra anche quello di individuare i servizi di interesse generale, non coincidenti né

strettamente connessi alle operazioni portuali, rispetto ai quali le AdSP hanno compiti di affidamento e controllo delle attività dirette alla loro fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali.

Secondo quanto evidenziato nella relazione la materia dei servizi di interesse generale ha subito una evoluzione sia per quanto riguarda le competenze, prevalentemente di comuni e regioni, sia per le procedure di affidamento, conseguenti al recepimento, nel nuovo codice degli appalti, della normativa europea sulle concessioni di servizi. L'individuazione di tali servizi – prima demandata ad un decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – può essere quindi compiuta direttamente dalla singola AdSP nel rispetto della normativa vigente.

Anche l'articolo 5 contiene principalmente norme di coordinamento. Con riferimento ai compiti degli Uffici territoriali portuali, introdotti con la riforma del 2016, si prevede che il rilascio delle concessioni per periodi fino a durata di quattro anni e la determinazione dei relativi canoni non avvenga su delega ma « sentito » il Comitato di gestione. Secondo quanto esplicitato nella relazione, tale modifica è stata introdotta con la finalità di allineare la disciplina delle modalità di rilascio delle concessioni da parte del Segretario generale o da un suo delegato preposto all'Ufficio territoriale con quella prevista per il Presidente dell'Autorità di sistema portuale.

L'articolo 6 rimette ad un decreto ministeriale il potere di determinare gli emolumenti del presidente dell'Autorità di sistema portuale e dei componenti del Comitato di gestione. Si evita quindi che tale compito sia in capo al medesimo Comitato per eliminare un possibile conflitto di interessi. Ricorda che nella attuale disciplina il decreto ministeriale definisce esclusivamente i limiti massimi dei compensi.

L'articolo 7, oltre ad alcune norme di rettifica e di coordinamento delle disposizioni del decreto legislativo, prevede che il Presidente dell'AdSP adotti il Piano dell'organico del porto dei lavoratori delle

imprese di cui agli articoli 16, 17 e 18. Il termine per tale adempimento è fissato in sei mesi.

Il piano è deliberato dal Comitato di gestione, sentita la Commissione consultiva, sulla base dei piani di impresa, degli organici e del fabbisogno lavorativo comunicati dalle imprese di cui agli articoli 16 e 18 e dell'organico del soggetto di cui all'articolo 17. Si prevede che il Piano, aggiornato ogni tre anni, abbia valore di documento strategico di ricognizione e analisi dei fabbisogni lavorativi in porto e non produce vincoli per le imprese di cui agli articoli 16 e 18, salvi i relativi piani di impresa e di traffico.

Come evidenziato nella relazione illustrativa, i piani di impresa costituiscono una proposta di investimento, con annessi impegni sui volumi di traffico ed assunzioni, che il potenziale terminalista propone all'AdSP per l'ottenimento della concessione. In base a tali piani il Presidente può adottare il citato Piano e conseguentemente adottare, sentito il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, piani operativi di intervento per il lavoro portuale, finalizzati alla formazione professionale per la riqualificazione o la riconversione del personale interessato.

La relazione tecnica non ascrive a tale disposizione alcun onere aggiuntivo, in quanto specifica che non si tratta di una nuova attribuzione, ma che tale funzione viene traslata dalla competenza generica dell'ente al suo Presidente e che viene comunque assolta come funzione ordinaria del personale dell'AdSP.

L'articolo 8 contiene diverse disposizioni di rilievo concernenti il Comitato di gestione. Innanzi tutto la norma precisa che il rappresentante dell'autorità marittima nel comitato sia il direttore marittimo nella cui giurisdizione rientra il porto sede dell'Autorità di sistema portuale e, su designazione di quest'ultimo, il rappresentante dell'Autorità marittima competente in ordine ai temi trattati in relazione ai porti compresi nell'AdSP.

Una seconda disposizione precisa che, nel caso in cui le designazioni dei componenti del Comitato di gestione non per-

vengano tempestivamente, il Comitato di gestione è comunque regolarmente costituito (e può quindi esercitare legittimamente le proprie funzioni) con la metà più uno dei componenti.

La norma in commento interviene anche sui requisiti richiesti per i membri del Comitato di gestione delle Autorità di sistema portuale. Oltre a quanto già previsto (ossia essere un cittadino di Stati dell'Unione europea, avente comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale), la disposizione estende anche ai soggetti designati per tale organo l'applicazione del decreto legislativo n. 39 del 2013, in materia di inconfiribilità e incompatibilità di incarichi, che la normativa vigente adesso richiama esclusivamente per il Presidente dell'Autorità di sistema portuale.

Pertanto, nessuna modifica viene apportata alla disciplina concernente la procedura e i requisiti di nomina del presidente.

Si introduce invece il divieto di designare nel Comitato coloro che rivestono incarichi di componente di organo di indirizzo politico amministrativo e che, ove tale condizione si realizza, essi decadano di diritto al momento dell'entrata in vigore del presente decreto legislativo.

L'articolo 9 interviene sull'articolo 11 della legge n. 84 del 1994 che disciplina il collegio dei revisori dei conti, precisando che esso, avendo una funzione consultiva, emette pareri (e non delibere come precedentemente indicato) e che si esprime a maggioranza dei componenti (eliminando la precedente dizione di « maggioranza assoluta » essendo un organo composto da tre soli membri).

L'articolo 10 riporta più propriamente all'articolo 11-*bis*, che disciplina l'organismo di partenariato della risorsa mare, la disposizione concernente la gratuità della partecipazione alle riunioni dell'organo e il regime dei rimborsi spesa. Tale disposizione era prevista, nell'attuale formulazione normativa, all'articolo 7, comma 2 (sul quale interviene l'articolo 6).

L'articolo 11 contiene disposizioni di rettifica formale dell'articolo 14 della legge

n. 84 del 1994 (viene sostituita la dizione corretta « Autorità di sistema portuale » laddove si faceva riferimento impropriamente alle autorità portuali).

L'articolo 12, oltre a una disposizione di rettifica formale, novella l'articolo 15 estendendo le funzioni della Commissione consultiva anche in relazione alle autorizzazioni e concessione date alle imprese di cui agli articoli 16 e 18.

L'articolo 13 stabilisce che le modalità organizzative e di funzionamento dello Sportello Unico Amministrativo, come recentemente introdotto dall'articolo 15-*bis* della legge, siano disciplinate con decreto del Presidente dell'Autorità di sistema portuale e non con regolamento ministeriale (abrogando la precedente normativa all'articolo 15, comma 6).

Ai sensi del successivo articolo 15, il Presidente dell'Autorità di sistema portuale deve adottare tale decreto entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del provvedimento in esame.

La relazione illustrativa precisa che tale modifica si rende necessaria in considerazione della diversificazione dei modelli delle Autorità di sistema portuale (costituite da uno, due o più porti) e delle diverse modalità organizzative dalle quali provengono, permettendo una maggiore funzionalità dello Sportello Unico Amministrativo che potrà essere disciplinato da ogni singola autorità con maggiore flessibilità ed adattabilità alle peculiarità locali.

L'articolo 14 rettifica la rubrica dell'articolo 18-*bis*, sostituendo il riferimento all'Autorità portuale con quello all'Autorità di sistema portuale.

L'articolo 15 contiene alcune modifiche di coordinamento e altre di carattere sostanziale.

In primo luogo si integra l'articolo 22 comma 6 del decreto legislativo n. 169 del 2016, che reca una disposizione di carattere transitorio al fine di consentire – a certe condizioni – varianti localizzate ai piani regolatori portuali vigenti a condizione che esse siano adottate dal Comitato portuale entro il 31 marzo 2018.

Ciò solo nei porti nei quali è istituita un'Autorità di sistema portuale e nei quali,

sia stato adottato il piano regolatore portuale alla data del 15 settembre 2016 e solo fino all'approvazione dei piani regolatori di sistema portuale.

La procedura applicabile a tali varianti è quella prevista per le varianti stralcio di cui all'articolo 5 comma 5 della legge n. 84 del 1994.

L'articolo 16 contiene la consueta clausola di invarianza finanziaria mentre l'articolo 17 disciplina l'entrata in vigore.

Si riserva, quindi, di tenere in considerazione quanto emergerà dal dibattito ai fini della formulazione della sua proposta di parere.

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

La seduta termina alle 14.15.