

PARERE DELLA 14^a COMMISSIONE PERMANENTE
(Politiche dell'Unione europea)

(Estensore: CARDINALI)

Roma, 11 febbraio 2014

Sui disegni di legge:

(120) D'ALÌ e altri. - Riforma della legislazione in materia portuale

(370) FILIPPI e altri. - Riforma della legislazione in materia portuale

(su testo ed emendamenti)

La Commissione, esaminati i disegni di legge in titolo e gli emendamenti riferiti all'Atto Senato n. 370 adottato quale testo base dalla Commissione di merito,

formula per quanto di competenza parere non ostativo sul testo e sugli emendamenti, con le seguenti osservazioni e condizioni:

si invita la Commissione di merito a valutare l'opportunità di preconformare il contenuto del disegno di legge ai corrispondenti articoli della proposta di regolamento europeo sull'accesso al mercato dei servizi portuali (COM(2013) 296), di guisa che l'eventuale approvazione di questa nel contesto europeo non valga a pregiudicare i legittimi affidamenti ingenerati dalla normativa interna nelle more regolante le singole fattispecie concrete. Si tenga conto del fatto che il regolamento europeo, una volta approvato ed entrato in vigore, sarà obbligatorio in tutti i suoi elementi, direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri (art. 288 TFUE) e, in quanto tale, abrogherà implicitamente la disciplina interna incompatibile;

valuti la Commissione di merito la coerenza della classificazione dei porti, modificata dall'articolo 2 del disegno di legge n. 370, con quanto previsto dal regolamento (UE) n. 1315/2013, il quale ha suddiviso la rete dei trasporti europea in una rete globale e in una rete centrale, ivi includendo una serie di porti marittimi e interni italiani, nominativamente indicati; e ciò anche in riferimento al fatto che i suddetti porti saranno prioritari sia nel contesto del meccanismo per collegare l'Europa, sia in quello dei fondi strutturali, in un'ottica – perseguita dalla Commissione europea – di valorizzazione dei porti europei mediante la loro connessione alle reti TEN-T. Invero, ai sensi dell'articolo 7 del regolamento (UE) n. 1316/2013 (sul meccanismo per collegare l'Europa), nel settore dei trasporti, solo le azioni che contribuiscono a realizzare i progetti di interesse comune di cui al regolamento (UE) n. 1315/2013 (orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, TEN-T) sono ammesse a fruire delle dotazioni finanziarie previste;

valuti la Commissione di merito l'opportunità di effettuare un coordinamento del testo dell'articolo 3 del disegno di legge, che disciplina il piano regolatore portuale, con quanto previsto dall'articolo 6, comma 3-ter, del decreto legislativo 3

Al Presidente
della 8^a Commissione permanente
S E D E

aprile 2006, n. 152 (recante norme in materia ambientale), inserito dal decreto legislativo n. 128 del 2010, secondo cui “per progetti di opere e interventi da realizzarsi nell’ambito del Piano regolatore portuale, già sottoposti ad una valutazione ambientale strategica, e che rientrano tra le categorie per le quali è prevista la Valutazione di impatto ambientale, costituiscono dati acquisiti tutti gli elementi valutati in sede di VAS o comunque desumibili dal Piano regolatore portuale. Qualora il Piano regolatore Portuale ovvero le rispettive varianti abbiano contenuti tali da essere sottoposti a valutazione di impatto ambientale nella loro interezza secondo le norme comunitarie, tale valutazione è effettuata secondo le modalità e le competenze previste dalla Parte Seconda del presente decreto ed è integrata dalla valutazione ambientale strategica per gli eventuali contenuti di pianificazione del Piano e si conclude con un unico provvedimento”. Si rileva infatti che la Relazione della Commissione europea sull’applicazione e l’efficacia della direttiva 2001/42/CE, sulla valutazione ambientale strategica, (COM(2009) 469), ha affermato che la direttiva sulla VAS e la direttiva sulla valutazione di impatto ambientale (VIA) “sono in larga parte complementari”, ma che “tuttavia sono state individuate diverse aree in cui l’applicazione delle due direttive potrebbe sovrapporsi”;

in riferimento all’articolo 6 del disegno di legge, si invita a considerare l’articolo 12, comma 2, della direttiva 2006/123/CE (sui servizi nel mercato interno), il quale vieta qualsiasi forma di automatismo che, alla scadenza del rapporto concessorio, possa favorire il precedente concessionario. Si invita inoltre a valutare attentamente la congruità del termine massimo di durata della concessione previsto a sessanta anni;

in riferimento agli emendamenti aggiuntivi 5.0.1 e 5.0.2 il parere è non ostativo in considerazione del richiamo alla normativa europea in materia di rifiuti, che non si applica ai materiali dragati solo se venga positivamente dimostrata la riconduzione degli stessi ai sottoprodotti o ai materiali esclusi dalla normativa, e di cui negli altri casi cessa l’applicazione sino al completamento delle procedure di recupero;

per quanto concerne il comitato portuale e le modifiche alla sua disciplina di cui all’articolo 9, si valuti l’opportunità di un coordinamento con gli articoli 15 e 16 della proposta di regolamento COM(2013) 296, dedicati rispettivamente alla consultazione degli utenti del porto e delle altre parti interessate;

valuti la Commissione di merito se i compiti del collegio dei revisori di conti di cui all’articolo 11 debbano essere coordinati con quelli dell’organismo indipendente di vigilanza di cui all’articolo 17 della proposta di regolamento COM(2013) 296 all’esame del legislatore europeo, tra i quali figura anche quello di assicurare un’applicazione efficace del principio di trasparenza finanziaria nell’uso dei fondi pubblici;

in riferimento all’articolo 12 e agli emendamenti 12.2 e 12.4 si dovrebbe valutare l’opportunità di fare riferimento al quadro normativo europeo per i corridoi transeuropei di cui al regolamento (UE) n. 1316/2013 e per le reti transeuropee di trasporto di cui al regolamento (UE) n. 1315/2013;

si dovrebbe valutare se la modifica delle risorse finanziarie delle Autorità portuali dell’articolo 14 e la disciplina sui criteri di formazione delle tariffe dell’articolo 15 debbano essere coordinate con gli articoli 13 e 14 della proposta di regolamento COM(2013) 296 all’esame del legislatore europeo, relativi

rispettivamente ai diritti per i servizi portuali e ai diritti d'uso delle infrastrutture portuali, oggetto di ristrutturazione, in direzione di una più diffusa applicazione dei principi di "chi utilizza paga" e di "chi inquina paga";

in relazione ai contenuti dell'articolo 17 e agli emendamenti ad esso riferiti, si rileva come sia opportuno valutare se i principi contenuti nella direttiva sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, approvata dal Parlamento europeo il 14 gennaio 2014 e in attesa dell'adozione definitiva da parte del Consiglio UE, siano applicabili anche alle concessioni rilasciate in base all'articolo 17. Secondo l'approccio della Commissione europea, infatti, la nuova direttiva sulle concessioni si applicherebbe in maniera trasversale ai contratti di concessione in tutti i porti europei;

per gli articoli 1 (finalità della legge n. 84 del 1994), 3 (Piano regolatore portuale), 4, 5 (che, in merito al dragaggio, dispone peraltro su norma oggetto di modifica in base all'art. 22 del decreto-legge n. 69 del 2013), 8 (Presidente dell'Autorità portuale), 13 (Vigilanza sull'autorità portuale), 16, 18 (disciplina fiscale delle entrate delle autorità portuali di interesse statale), 19 (fondo per il finanziamento delle connessioni intermodali), 20, e relativi emendamenti, si formula parere non ostativo;

in riferimento, invece, all'articolo 7 del disegno di legge, l'espressa esclusione delle Autorità portuali dall'elenco ISTAT effettuata con legge, nonché i possibili riflessi di tale esclusione sui saldi di finanza pubblica valevoli ai fini del rispetto del patto di stabilità e crescita in sede europea e, in particolare, per quanto riguarda i riflessi sull'indebitamento netto delle pubbliche amministrazioni (sottosectore S1313 per quanto riguarda le Autorità portuali), inducono ad esprimere sugli emendamenti 7.1, lettera *b*), 7.3 e 7.6 un parere non ostativo condizionato a una loro riformulazione aderente alle regole nazionali ed europee in tema di finanza pubblica. Si potrebbe ad esempio prevedere l'attribuzione all'ISTAT del compito, da esercitarsi entro il termine di tre mesi decorrente dall'entrata in vigore della presente legge e tenendo conto delle modifiche apportate alla legge 28 gennaio 1994, n. 94, di una nuova valutazione sulla sussistenza degli indici che permettono l'inquadramento delle Autorità portuali all'interno dell'elenco richiamato dall'articolo 1, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, in base ai criteri previsti dal regolamento (UE) n. 2223/96 o, qualora applicabile, in base ai criteri previsti dal regolamento (UE) n. 549/2013. Per le stesse motivazioni, sugli emendamenti 7.0.1, comma 2, 10.1, 10.5 e 10.4 si esprime un parere non ostativo condizionato a una loro riformulazione aderente alle regole nazionali ed europee in tema di finanza pubblica.