

CAMERA DEI DEPUTATI N. 3646-A

DISEGNO DI LEGGE

APPROVATO DAL SENATO DELLA REPUBBLICA

il 21 luglio 2010 (v. stampato Senato n. 2262)

PRESENTATO DAL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

(BERLUSCONI)

E DAL MINISTRO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE

(TREMONTI)

DI CONCERTO CON IL MINISTRO DEL LAVORO E DELLE POLITICHE SOCIALI

(SACCONI)

E CON IL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

(MATTEOLI)

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 2010, n. 103, recante disposizioni urgenti per assicurare la regolarità del servizio pubblico di trasporto marittimo

*Trasmesso dal Presidente del Senato della Repubblica
il 21 luglio 2010*

(Relatore: **GAROFALO**)

NOTA: Il presente stampato contiene i pareri espressi dal Comitato per la legislazione, dalle Commissioni permanenti I (Affari costituzionali, della Presidenza del Consiglio e interni), II (Giustizia), V (Bilancio, tesoro e programmazione), VI (Finanze), X (Attività produttive, commercio e turismo), XI (Lavoro pubblico e privato), XIV (Politiche dell'Unione europea) e dalla Commissione parlamentare per le questioni regionali sul disegno di legge n. 3646. La IX Commissione permanente (Trasporti, poste e telecomunicazioni), il 29 luglio 2010, ha deliberato di riferire favorevolmente sul disegno di legge, nel testo trasmesso dal Senato. In pari data, la Commissione ha chiesto di essere autorizzata a riferire oralmente. Per il testo del disegno di legge si rinvia allo stampato n. 3646.

PARERE DEL COMITATO PER LA LEGISLAZIONE

Il Comitato per la legislazione,

esaminato il disegno di legge n. 3646 e rilevato che:

esso reca un contenuto originario omogeneo relativo al trasporto marittimo (articolo 1), in cui è confluita, al Senato, una disciplina in materia di trasporto stradale ed aereo (articolo 1-*bis*), i cui contenuti sembrerebbero assorbire quelli di « *un decreto-legge che dispone interventi a sostegno dell'autotrasporto stradale e aereo* » che il comunicato del Consiglio dei ministri riferisce essere stato approvato il 16 luglio 2010 (e che infatti non risulta pubblicato nella *Gazzetta ufficiale*), circostanza che ha comportato l'integrazione anche del titolo del decreto con il riferimento al sostegno della produttività nel settore dei trasporti;

il provvedimento, all'articolo 1, consente esplicitamente di derogare « a quanto previsto dagli statuti di Tirrenia di Navigazione S.p.A. e di Siremar S.p.A., nonché dalle disposizioni in materia contenute nel codice civile » ed introduce una disciplina in materia di responsabilità amministrativa, contabile e civile implicitamente derogatoria rispetto alle regole generali;

sotto un diverso profilo, la normativa dell'articolo 1-*bis* si configura come disciplina cedevole rispetto all'autonomia contrattuale, in quanto derogabile esclusivamente sulla base di accordi di settore conclusi tra le organizzazioni rappresentative dei vettori e dei committenti (si veda la nuova formulazione dell'articolo 83-*bis* del decreto-legge n. 112 del 2008, ai commi 4, 4-*bis*, 4-*quater* e 12, nonché il nuovo articolo 6-*bis*, comma 4, introdotto nel decreto legislativo n. 286 del 2005);

il decreto-legge, modificando l'articolo 4 del decreto-legge n. 40 del 2010, interviene su una disposizione di recente approvazione, circostanza che, come rilevato già in altre occasioni analoghe, costituisce una modalità di produzione legislativa non conforme alle esigenze di stabilità, certezza e semplificazione della legislazione; inoltre, l'articolo 1-*bis*, comma 2, lettera g), introduce una nuova disciplina su imballaggi e unità di movimentazione che reca nuovi oneri connessi all'esercizio dell'attività di commercio delle unità di movimentazione usate, richiedendo « apposita licenza rilasciata dalla questura competente per territorio » e l'obbligo per il titolare della licenza di « indicare giornalmente su registro vidimato dalla questura quantità e tipologia delle unità di movimentazione cedute e acquistate, nonché i dati identificativi dei soggetti cedenti e cessionari », ponendosi dunque in controtendenza rispetto all'orientamento legislativo volto alla semplificazione degli oneri amministrativi (si veda, in particolare, l'articolo 25 del

decreto-legge n. 112 del 2008, che dispone una complessa procedura di misurazione e riduzione degli oneri amministrativi mediante regolamenti di delegificazione finalizzati a ridurre gli oneri amministrativi gravanti sulle imprese nei settori misurati e a semplificare e riordinare la relativa disciplina»);

il provvedimento, al medesimo articolo 1-*bis*, comma 2, lettera *e*), introduce disposizioni che « si applicano dopo un anno dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto »; per tali disposizioni la rispondenza al requisito, previsto dall'articolo 15, comma 3, della legge n. 400 del 1988, della « immediata applicabilità » delle misure disposte dal decreto va dunque valutata anche con riguardo ad eventuali effetti intermedi e alla tempistica di adempimenti previsti (che, nel caso di specie, non sono espressamente indicati ma solo implicitamente previsti);

il testo reca alcune formulazioni imprecise: l'articolo 1, comma 1, al secondo periodo e alla lettera *b*), si riferisce a più « amministratori unici » mentre la lettera *a*), al primo periodo, prevede la nomina « di un amministratore unico delle suddette società » (il 14 luglio è stato infatti nominato l'amministratore unico delle società Tirrenia e Siremar);

il disegno di legge non è corredato della relazione sull'analisi tecnico-normativa (ATN), né è provvisto della relazione sull'analisi di impatto della regolamentazione (AIR), senza che nella relazione di accompagnamento si riferisca in merito all'eventuale esenzione dall'obbligo di redigerla, in difformità dunque da quanto statuito dall'articolo 9 del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 170 del 2008;

alla luce dei parametri stabiliti dagli articoli 16-*bis* e 96-*bis* del Regolamento osserva quanto segue:

sotto il profilo dell'efficacia del testo per la semplificazione e il riordinamento della legislazione vigente:

all'articolo 1-*bis*, comma 1, lettera *b*) — ove si novellano i commi 12 e 13 dell'articolo 83-*bis* del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, al fine di introdurre una disciplina speciale dei termini di pagamento e della decorrenza dei crediti moratori — dovrebbe procedersi a coordinare, eventualmente attraverso l'esplicitazione che si tratta di normativa derogatoria, i termini ivi previsti per il pagamento e per gli interessi moratori (« *sessanta giorni* decorrenti dalla data di emissione della fattura da parte del creditore ») con quanto statuisce l'articolo 4 del decreto legislativo n. 231 del 2002, che ha valenza generale in materia di pagamenti nelle transazioni commerciali, in base al quale « gli interessi decorrono, automaticamente, senza che sia necessaria la costituzione in mora », alla scadenza di « *trenta giorni* dalla data di ricevimento della fattura da parte del debitore o di una richiesta di pagamento di contenuto equivalente », tenuto conto che il capoverbo

12 mantiene ferma « l'applicazione delle disposizioni di cui al decreto legislativo 9 ottobre 2002, n. 231 »;

all'articolo 1-*bis*, comma 2, lettera *g*) — che introduce il nuovo articolo 11-*bis* nel decreto legislativo n. 286 del 2005, prevedendo in particolare che, « allo scopo di tutelare l'igiene e la salute pubblica, le operazioni di trasporto su strada di merci destinate all'alimentazione umana o animale sono svolte nel rispetto della vigente disciplina comunitaria e nazionale » — dovrebbe verificarsi la portata normativa della disposizione, che appare meramente ribadire la disciplina già esistente;

sotto il profilo della chiarezza e della proprietà della formulazione:

all'articolo 1, comma 1, lettera *b*) — che reca una disciplina speciale per la responsabilità civile e amministrativa degli amministratori unici, dei componenti del collegio sindacale, del dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari, prevedendo altresì che « negli stessi limiti è esclusa la responsabilità amministrativo-contabile dei citati soggetti, dei pubblici dipendenti e dei soggetti comunque titolari di incarichi pubblici » — dovrebbe valutarsi l'esigenza di precisare i termini di tale esonero dalla responsabilità amministrativo-contabile, con particolare riguardo all'ambito soggettivo di tale previsione;

all'articolo 1-*bis*, comma 1, lettera *a*) — che demanda ad accordi di settore la fissazione dei costi minimi di esercizio e la possibilità di introdurre deroghe connesse al « trasporto di merci su strada di durata o quantità garantite » ovvero a prestazioni « effettuate entro il limite di cento chilometri giornalieri » prevedendo poi, al comma 4-*ter*, che « qualora dalla fattura risulti indicato un corrispettivo di importo inferiore (...) l'azione del vettore nei confronti del mittente per il pagamento della differenza si prescrive entro il termine di un anno, decorrente dal giorno del completamento della prestazione di trasporto, salvo diverse pattuizioni fondate su accordi volontari conclusi ai sensi del comma 4 » — dovrebbe chiarirsi la portata di questa ulteriore facoltà di deroga, atteso che essa sembra riferirsi non all'importo del corrispettivo quanto piuttosto ai termini di esercizio dell'azione ai fini della prescrizione;

all'articolo 1-*bis*, comma 2, lettera *g*) — ove si introduce un nuovo articolo 11-*bis* nel decreto legislativo n. 286 del 2005 — dovrebbe verificarsi se risulti chiara l'attuale formulazione secondo cui « il vettore non è responsabile per il rifiuto di restituzione da parte del destinatario di unità di movimentazione di numero o qualità inferiore rispetto a quelle con cui è stato effettuato il trasporto », espressione il cui significato appare contraddittorio.

PARERE DELLA I COMMISSIONE PERMANENTE

(AFFARI COSTITUZIONALI, DELLA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO E INTERNI)

Il Comitato permanente per i pareri della I Commissione,

esaminato il disegno di legge n. 3646 Governo, approvato dal Senato, recante « Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 2010, n. 103, recante disposizioni urgenti per assicurare la regolarità del servizio pubblico di trasporto marittimo »;

considerato che le disposizioni da esso recate sono per la maggior parte riconducibili alla materia « ordinamento civile », che l'articolo 117, secondo comma, lettera *l*), della Costituzione attribuisce alla competenza legislativa esclusiva dello Stato, e che anche le altre materie che vengono in rilievo (tutela del risparmio e mercati finanziari; tutela della concorrenza; sistema tributario e contabile dello Stato; ordinamento e organizzazione amministrativa dello Stato e degli enti pubblici nazionali; ordine pubblico e sicurezza; giurisdizione e norme processuali; ordinamento civile; giustizia amministrativa; previdenza sociale) sono attribuite dall'articolo 117, secondo comma, alla competenza esclusiva dello Stato;

rilevato che l'articolo 1, comma 1, lettera *b*), primo periodo, prevede un'esenzione dalla responsabilità civile e amministrativa degli amministratori unici delle società Tirrenia di Navigazione Spa e Siremar Spa nominati ai sensi della lettera *a*), dei componenti del collegio sindacale e del dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari per i comportamenti, gli atti e i provvedimenti posti in essere nel periodo in cui restano in carica i predetti amministratori unici, ponendo la responsabilità civile e amministrativa a carico esclusivamente delle società interessate;

osservato che il secondo periodo della medesima lettera esclude, negli stessi limiti, la responsabilità amministrativo-contabile dei soggetti in questione (amministratori, componenti del collegio sindacale, dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari), nonché dei pubblici dipendenti e dei soggetti comunque titolari di incarichi pubblici;

rilevato che le disposizioni in questione stabiliscono una disciplina speciale in materia di responsabilità, che trova applicazione solo con riferimento a fatti, atti e comportamenti posti in essere da determinati soggetti, in un periodo di tempo specifico, introducendo così una deroga al principio generale, identificato dalla giurisprudenza della Corte costituzionale, della responsabilità di ciascuno per gli atti compiuti in violazione di diritti altrui;

ricordato che in numerosi casi la Corte costituzionale ha esaminato fattispecie relative a norme derogatorie alla luce del principio di ragionevolezza desumibile — per costante giurisprudenza

costituzionale — dal principio di eguaglianza di cui all'articolo 3 della Costituzione;

sottolineato che, ai sensi dell'articolo 28 della Costituzione, « I funzionari e i dipendenti dello Stato e degli enti pubblici sono direttamente responsabili, secondo le leggi penali, civili e amministrative, degli atti compiuti in violazione di diritti. In tali casi la responsabilità civile si estende allo Stato e agli enti pubblici »,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con la seguente osservazione:

è opportuno che la Commissione di merito precisi la specifica causa giustificatrice che, secondo i criteri di ragionevolezza desumibili dal principio di uguaglianza, evidenzia, sul piano costituzionale, le ragioni poste a base delle deroghe al principio generale della responsabilità di ciascuno per gli atti compiuti in violazione di diritti altrui previste dall'articolo 1, comma 1, lettera *b*).

PARERE DELLA II COMMISSIONE PERMANENTE (GIUSTIZIA)

PARERE FAVOREVOLE

PARERE DELLA V COMMISSIONE PERMANENTE (BILANCIO, TESORO E PROGRAMMAZIONE)

La V Commissione,

esaminato il disegno di legge n. 3646, di conversione del decreto-legge n. 103 del 2010, recante disposizioni urgenti per assicurare la regolarità del servizio pubblico di trasporto marittimo;

vista la relazione tecnica, aggiornata ai sensi dell'articolo 17, comma 8, della legge n. 196 del 2009;

esprime

PARERE FAVOREVOLE

PARERE DELLA VI COMMISSIONE PERMANENTE
(FINANZE)

NULLA OSTA

PARERE DELLA X COMMISSIONE PERMANENTE
(ATTIVITÀ PRODUTTIVE, COMMERCIO E TURISMO)

PARERE FAVOREVOLE

PARERE DELLA XI COMMISSIONE PERMANENTE
(LAVORO PUBBLICO E PRIVATO)

PARERE FAVOREVOLE

PARERE DELLA XIV COMMISSIONE PERMANENTE
(POLITICHE DELL'UNIONE EUROPEA)

La XIV Commissione,

esaminato il disegno di legge n. 3646 Governo, approvato dal Senato, di conversione del decreto-legge n. 103 del 2010, recante « Disposizioni urgenti per assicurare la regolarità del servizio pubblico di trasporto marittimo »;

considerato che:

il 28 gennaio 2010 la Commissione europea ha inviato all'Italia una lettera di messa in mora (procedura n. 2007/4609) per violazione dell'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 3577/92, relativo all'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi fra Stati membri (cabotaggio marittimo);

l'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento sopra richiamato prevede per gli Stati membri la possibilità di concludere contratti di

servizio pubblico o di imporre obblighi di servizio pubblico per la fornitura di servizi di cabotaggio alle compagnie di navigazione che partecipano ai servizi regolari da, tra e verso le isole, a condizione che venga rispettato il principio di non discriminazione tra armatori comunitari; al paragrafo 3 del medesimo articolo si autorizza la continuazione, fino alla loro scadenza, dei contratti di servizio pubblico esistenti alla data di entrata in vigore del regolamento (CEE) n. 3577/92;

per quanto riguarda l'Italia, ad avviso della Commissione si configura una violazione delle disposizioni precedentemente richiamate considerato che, sebbene nell'ambito della privatizzazione del gruppo Tirrenia il 23 dicembre 2009 sia stato pubblicato un invito a manifestare interesse all'acquisto di Tirrenia di Navigazione e Siremar, le società del gruppo Tirrenia continuano a svolgere il servizio pubblico di trasporto marittimo dopo la scadenza delle relative convenzioni, che sono state prorogate fino al 30 settembre 2010, oltre il termine previsto dal regolamento (CEE) n. 3577/92;

sottolineata l'esigenza che il Governo garantisca la doverosa informazione del Parlamento in ordine al processo di privatizzazione della società Tirrenia Spa e che assuma iniziative per assicurare il rispetto del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi, senza discriminazione tra gli armatori comunitari, in modo da superare le contestazioni avanzate all'Italia nella lettera di messa in mora del 28 gennaio 2010;

rilevata infine l'esigenza che il Governo trasmetta alla Camera, in coerenza con l'articolo 15-bis, comma 3-ter, della legge n. 11 del 2005, come modificato da ultimo dalla legge n. 96 del 2010, informazioni e documenti sulla procedura di infrazione sopra richiamata,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

PARERE DELLA COMMISSIONE PARLAMENTARE PER LE QUESTIONI REGIONALI

La Commissione parlamentare per le questioni regionali,

esaminato, per i profili di propria competenza, il testo del disegno di legge, in corso di esame presso la IX Commissione della Camera, di conversione del decreto-legge n. 103 del 2010, recante disposizioni urgenti per assicurare la regolarità del servizio pubblico di trasporto marittimo, approvato dal Senato;

considerato che il decreto-legge in oggetto contempla previsioni eterogenee che incidono sulla competenza concorrente tra lo Stato e

le regioni in ordine ai diversi settori del trasporto marittimo, stradale e aereo;

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con la seguente condizione:

sia previsto che il decreto del Ministro dell'economia e delle finanze con cui si procede al commissariamento della società Tirrenia, ai sensi dell'articolo 1, nonché il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, teso a stabilire il contenuto della scheda di trasporto recante le indicazioni relative al vettore, al committente, alla tipologia della merce trasportata, ai sensi dell'articolo 1-*bis*, siano adottati previo parere della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo n. 281 del 1997.

PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA

€ 1,00



16PDL0040350