

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto ministeriale recante approvazione del contratto di programma 2012-2016 – Parte investimenti sottoscritto in data 8 agosto 2014 tra la società Rete Ferroviaria Italiana (RFI) Spa e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Atto n. 132 (<i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e conclusione – Parere favorevole con condizioni e osservazioni</i>)	52
ALLEGATO 1 (<i>Parere approvato</i>)	61
Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2012/35/UE che modifica la direttiva 2008/106/CE concernente i requisiti minimi di formazione della gente di mare. Atto n. 142 (<i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e conclusione – Parere favorevole con condizioni e osservazioni</i>)	55
ALLEGATO 2 (<i>Parere approvato</i>)	66
Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2013/38/UE che modifica la direttiva 2009/16/CE relativa al controllo da parte dello Stato di approdo. Atto n. 144 (<i>Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e rinvio</i>)	56
SEDE REFERENTE:	
Delega al Governo per la riforma del codice della nautica da diporto. C. 2722 Governo, approvato dal Senato (<i>Seguito dell'esame e rinvio</i>)	58
RISOLUZIONI:	
7-00453 De Lorenzis: Procedura di rilascio della patente nautica (<i>Seguito della discussione e rinvio</i>)	59
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	60

ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 18 marzo 2015. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META, indi del vicepresidente Ivan CATALANO. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 14.

Schema di decreto ministeriale recante approvazione del contratto di programma 2012-2016 – Parte

investimenti sottoscritto in data 8 agosto 2014 tra la società Rete Ferroviaria Italiana (RFI) Spa e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Atto n. 132.

(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e conclusione – Parere favorevole con condizioni e osservazioni).

La Commissione prosegue l'esame dello schema di decreto ministeriale all'ordine del giorno, rinviato nella seduta del 12 marzo 2015.

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 MOGNATO (PD), *relatore*, presenta una nuova formulazione della proposta di parere, che tiene conto delle richieste formulate dal rappresentante del Governo nella precedente seduta e degli ulteriori elementi emersi nel corso del dibattito (*vedi allegato 1*).

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO condivide la riformulazione della proposta di parere del relatore e, a titolo personale, esprime soddisfazione per la sensibilità dimostrata dalla Commissione nei confronti della situazione di carenza e di oggettivo *deficit* infrastrutturale che la rete ferroviaria presenta nelle regioni meridionali.

Vincenzo GAROFALO (AP) ringrazia il relatore per le condizioni poste nella proposta di parere con le quali si chiede un sostanziale riequilibrio infrastrutturale a favore del Mezzogiorno d'Italia, auspicando che la rimozione di tale divario consenta alle aree che risultano più svantaggiate in termini infrastrutturali un recupero di competitività che ne permetta un adeguato sviluppo. Dichiarò altresì di condividere la condizione di cui al numero 11), che prevede di comminare sanzioni adeguate in caso di mancato raggiungimento degli obiettivi di *performance* del Gestore dell'infrastruttura. In conclusione, preannuncia il proprio voto favorevole sulla proposta di parere del relatore.

Romina MURA (PD), nel prendere atto dell'impegno dedicato dal relatore alla definizione della proposta di parere, rileva con soddisfazione che la Commissione può intervenire proficuamente e in modo costruttivo rispetto a decisioni del Governo relative a tematiche di fondamentale importanza per lo sviluppo del Paese, quali le infrastrutture di trasporto ferroviario.

Ritiene che la Commissione, attraverso la proposta di parere, stia dando un primo segnale importante, che costituisce, a suo giudizio, un atto di fiducia nei confronti del Governo, che auspica dedichi alla realizzazione di infrastrutture nel Mezzogiorno e, in particolare, nella Sardegna, il rilievo che queste meritano, anche al fine del recupero di competitività dell'isola nei confronti del resto del Paese.

Settimo NIZZI (FI-PdL), nel ringraziare il Presidente per essersi fatto parte attiva nell'affrontare la questione del *deficit* infrastrutturale della Sardegna, esprime apprezzamento per le condizioni poste dal relatore al riguardo e auspica che le risorse che saranno destinate alla realizzazione di infrastrutture ferroviarie in Sardegna siano sufficienti al completamento di un primo lotto funzionale della rete ferroviaria dell'isola. Preannuncia, quindi, il proprio voto favorevole sulla proposta di parere del relatore.

Vincenza BRUNO BOSSIO (PD) si associa alle considerazioni della collega Mura, sottolineando l'importanza del segnale che la Commissione, su sollecitazione del Presidente, sta dando al Governo riguardo alla necessità di un riequilibrio infrastrutturale a favore delle regioni dell'Italia meridionale. Auspica che in futuro e, in particolare, già a partire dal prossimo Contratto di programma, la Commissione possa essere coinvolta in via preventiva, con l'obiettivo di definire congiuntamente con il Governo la programmazione infrastrutturale nazionale, che auspica sia finalizzata in via prioritaria ad azzerare il divario inaccettabile tra Nord e Sud del Paese.

Ivan CATALANO (Misto-PSI-PLI) ringrazia il relatore per la condizione di cui al numero 12) della proposta di parere, con cui si richiede al Governo di fornire in un formato digitale di tipo aperto i dati informativi relativi alle infrastrutture ferroviarie e alle opere pubbliche in generale. Sottolinea che sollecitazioni analoghe sono state avanzate altre volte dalla Commis-

sione nei confronti del Governo, che continua invece ad inviare al Parlamento documenti in un formato, a suo giudizio, spesso illeggibile, in quanto frutto di una mera scansione di documenti cartacei.

Mauro PILI (Misto) ringrazia il relatore per le condizioni poste nella proposta di parere volte alla realizzazione di infrastrutture in Sardegna, che costituiscono la sintesi di un importante lavoro svolto dalla Commissione al riguardo, sulla base di precise indicazioni del Presidente. Ritiene molto importante quanto chiesto nella prima condizione posta nel parere, riguardo alla tempistica con la quale procedere alla stipula dell'Atto di aggiornamento al Contratto di programma. Fa altresì presente che l'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria ha da ultimo confermato le gravi criticità nella rete ferroviaria sarda, nella quale sono stati rilevati numerosi punti vulnerabili a causa del dissesto idrogeologico. Auspica, al riguardo, che, come anche richiesto dal presidente Meta, possano essere reperite risorse nell'ambito degli stanziamenti già previsti per far fronte a tali ineludibili interventi, che mettono a serio rischio la sicurezza del trasporto ferroviario il quale deve costituire la priorità per qualunque politica infrastrutturale nel settore. Nel preannunciare il proprio voto favorevole sulla proposta di parere del relatore, ritiene opportuno che la Commissione svolga in breve tempo un'audizione del Gestore dell'infrastruttura, per un confronto sulle modalità di attuazione delle condizioni poste nel parere e per avere indicazioni sulle opere cui saranno destinate le risorse di cui RFI già è assegnataria.

Nicola BIANCHI (M5S), pur ritenendo apprezzabili le condizioni poste nella proposta di parere del relatore volte al recupero del divario infrastrutturale che penalizza le regioni meridionali e, in particolare, la Sardegna, preannuncia il voto contrario del proprio Gruppo. Dichiarò infatti di non condividere la procedura seguita per pervenire alla definizione della programmazione infrastrutturale, la quale, a suo giudizio, non tiene conto delle reali

priorità del Paese e non prevede un sufficiente coinvolgimento delle regioni.

Michele Pompeo META, *presidente*, rileva che le indicazioni contenute nella proposta di parere si fondano su una programmazione finanziaria triennale definita con la legge di stabilità per il 2015, prevedendo la destinazione di risorse certe a precisi interventi volti al riequilibrio modale e territoriale. Ritiene assai coraggioso l'intervento fatto dalla Commissione, volto tra le altre cose a destinare adeguate risorse a favore della regione Sardegna, il cui indice infrastrutturale rileva un divario inaccettabile rispetto al resto del Paese, a favore della regione Calabria, e, in particolare, delle infrastrutture al servizio dell'aeroporto di Lamezia Terme e del porto di Gioia Tauro e a favore dei grandi nodi urbani, con particolare riguardo al collegamento dell'aeroporto di Fiumicino alla ferrovia tirrenica. Sottolinea che questi, a suo giudizio, sono importanti decisioni volte al riequilibrio tra la rete ferroviaria tradizionale e la rete ad alta velocità. Concorda con l'opportunità che la Commissione, verifichi successivamente quali interventi infrastrutturali siano stati previsti nell'Atto di aggiornamento del Contratto di programma e valuti in quale misura siano state rispettate le condizioni poste dalla Commissione. Ribadisce quindi la volontà della Commissione stessa di affrontare tutte le questioni importanti che riguardano il settore ferroviario, anche quelle relative all'ipotesi di privatizzazione di una quota del capitale di Ferrovie dello Stato italiane. Ritiene altresì che il lavoro che il Comitato ristretto appositamente istituito si accinge ad avviare per definire un testo unificato in materia di trasporto pubblico locale, riguarderà anche il trasporto ferroviario. In conclusione invita tutte le forze politiche presenti in Commissione ad apprezzare il valore dell'impostazione che è stata data alla proposta di parere, con la quale si è inteso modificare l'ordine di priorità e dedicare attenzione prioritaria, piuttosto che alle grandi opere, alle infrastrutture destinate al trasporto ferroviario dei pendolari. Con

particolare riguardo alle posizioni sostenute dal Gruppo MoVimento 5 Stelle, rileva che è stata inserita nel parere anche un'indicazione in merito all'esigenza di portare avanti i lavori per il raddoppio della linea Orte-Falconara.

Procedendo quindi a porre in votazione la proposta di parere favorevole del relatore, come riformulata (*vedi allegato 1*), avverte che, in caso di approvazione di tale proposta, deve intendersi preclusa la proposta alternativa di parere del Gruppo MoVimento 5 Stelle (*vedi Bollettino delle Giunte e delle Commissioni del 12 marzo 2015*).

La Commissione approva la proposta di parere del relatore, come riformulata (*vedi allegato 1*).

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2012/35/UE che modifica la direttiva 2008/106/CE concernente i requisiti minimi di formazione della gente di mare.

Atto n. 142.

(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e conclusione – Parere favorevole con condizioni e osservazioni).

La Commissione prosegue l'esame dello schema di decreto legislativo all'ordine del giorno, rinviato nella seduta del 17 marzo 2015.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO, con riferimento alla proposta di parere presentata dal relatore nella seduta di ieri (*vedi Bollettino delle Giunte e delle Commissioni del 17 marzo 2015*) dichiara di condividere le condizioni di cui ai numeri 1), 2) e 3).

Per quanto concerne la condizione di cui al numero 4), chiede che sia riformulata nel senso di sopprimere le parole da: « anche prevedendo » fino alla fine del numero stesso. Osserva infatti che il decreto ministeriale previsto dall'articolo 11, comma 10, inerente alla determinazione delle procedure e delle modalità di autenticazione

della navigazione effettuata su navi battenti bandiera estera, sarà adottato anche tenendo conto delle difficoltà applicative incontrate da parte dei marittimi italiani che sbarcano nei porti esteri che ha portato all'emissione di circolari da parte del Ministero per superare dette difficoltà nelle more della rivisitazione della normativa di settore. Infatti attualmente l'articolo 233 del Regolamento al Codice della navigazione, dispone che « la navigazione effettuata su navi battenti bandiera estera è dimostrata da documenti rilasciati dallo Stato di bandiera e autenticati dall'Autorità Marittima Estera ». Pertanto giudica accoglibile la condizione volta a prevedere la definizione di una disciplina che privilegi finalità di efficacia e semplificazione, mentre ritiene che non sia possibile accogliere la parte relativa alla certificazione della navigazione effettuata dal comandante dell'unità ed eventualmente vidimata dal Consolato; infatti la firma del cosiddetto « certificato di *discharge* » (dichiarazione di sbarco, che poi il marittimo deve presentare all'autorità marittima nazionale affinché gli sia riconosciuto il periodo di navigazione effettuato su nave battente bandiera estera), può essere delegata al comandante di una nave estera esclusivamente dallo Stato di bandiera.

Dichiara di accogliere la condizione di cui al numero 5).

Esprime invece contrarietà sulla condizione di cui al numero 6), osservando che il comma 4 dell'articolo 19, di cui tale condizione richiede la soppressione, è stato introdotto in funzione del fatto che la Convenzione STCW'78, nella sua versione aggiornata in materia di navigazione costiera, prevede « Viaggi costieri: viaggi nelle coste dello Stato come definite dallo Stato » (Capitolo I – Regola I/1.14). Ritiene pertanto che si possa determinare una sostanziale differenza di definizione di « navigazione costiera » nei vari Stati membri dell'Unione Europea. A titolo esemplificativo invita a considerare che nel Regno Unito la navigazione costiera è determinata in 150 miglia dalla costa, mentre in Italia il limite per la navigazione costiera è 20 miglia. Conseguentemente, se

in Italia si ampliasse la navigazione costiera a 150 miglia, ci si troverebbe a navigare in acque territoriali francesi o croate. Rileva che quanto previsto dal comma 4 dell'articolo 19, si riferisce a limitazioni che lo Stato potrebbe adottare per abilitazioni rilasciate a marittimi che imbarcano su navi adibite alla navigazione costiera e per abilitazioni che consentono di avere la duplice qualifica, vale a dire quella di coperta e quella di macchina. La disciplina di tale fattispecie è demandata a decreti ministeriali. Infatti, poiché ogni Stato parte della Convenzione potrebbe definire i limiti della navigazione costiera in totale autonomia, fino al punto da poter rendere non riconoscibile il certificato emesso per la navigazione costiera alla luce della normativa italiana, risulta necessario stabilire in via preventiva, con decreto ministeriale, le valutazioni che l'Amministrazione italiana dovrà operare a seconda delle diverse circostanze, ferma restando la cornice normativa prevista dalla Convenzione. In subordine invita il relatore a trasformare la condizione di cui al numero 6) in osservazione.

Giudica infine che possa essere accolta la condizione di cui al numero 7), a condizione che siano soppresse le parole da: « in proposito » fino alla fine del numero stesso. Rileva infatti che il termine del 1° gennaio 2017 è previsto quale termine in cui entreranno in vigore gli emendamenti Manila alla Convenzione; prevedere diversi termini graverebbe nei confronti dei marittimi che hanno iniziato un servizio di navigazione riconosciuto o un programma di istruzione e formazione. Anche in questo caso in subordine invita il relatore a trasformare il secondo periodo della condizione di cui al numero 7) nella seguente osservazione: « Con riferimento all'articolo 28, comma 2, valuti il Governo l'opportunità di limitare il periodo transitorio durante il quale possono essere rinnovati e prorogati i certificati di competenza e le convalide rilasciati sulla base di quanto previsto dal decreto legislativo n. 136 del 2011, che lo schema di decreto in esame prolunga fino al 1° gennaio 2017, senza pregiudizio per i ma-

rittimi che hanno iniziato un servizio di navigazione riconosciuto o un programma di istruzione e formazione ».

Alberto PAGANI (PD), *relatore*, accoglie la richiesta di riformulare la condizione di cui al numero 4) come indicato dal rappresentante del Governo, nonché di trasformare in osservazioni la condizione di cui al numero 6) e il secondo periodo della condizione di cui al numero 7). Riformula pertanto la propria proposta di parere in tal senso (*vedi allegato 2*).

La Commissione approva la proposta di parere favorevole con condizioni e osservazioni del relatore, come riformulata (*vedi allegato 2*).

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2013/38/UE che modifica la direttiva 2009/16/CE relativa al controllo da parte dello Stato di approdo.

Atto n. 144.

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

La Commissione inizia l'esame dello schema di decreto legislativo all'ordine del giorno.

Ivan CATALANO, *presidente*, avverte preliminarmente che la Commissione Bilancio ha espresso in data 9 marzo i rilievi di propria competenza sul provvedimento in esame.

Alberto PAGANI (PD), *relatore*, fa presente che la Commissione è chiamata ad esaminare, ai fini dell'espressione del parere al Governo, lo schema di decreto legislativo di recepimento della direttiva 2013/38/UE, in materia di controlli effettuabili sulle navi da parte dello Stato di approdo, che ha apportato alcune modifiche alla direttiva di riferimento in materia (2009/16/CE). Ricorda che la direttiva 2013/38/UE che si intende recepire ha introdotto alcune modifiche alla precedente direttiva 2009/16/CE in conseguenza

all'entrata in vigore, il 20 agosto 2013, della Convenzione n. 186 dell'Organizzazione internazionale del lavoro (ILO) sul lavoro marittimo, ratificata dall'Italia con legge n. 113 del 2013 ed in vigore dal 19 novembre 2014. Segnala che il termine di recepimento della direttiva è scaduto il 21 novembre 2014 e che lo scorso 27 febbraio la Commissione europea ha avviato una procedura di infrazione per mancato recepimento, inviando al Governo italiano la lettera di messa in mora. Sottolinea che la citata Convenzione n. 186 ha stabilito norme per il lavoro marittimo applicabili a tutti i lavoratori marittimi, a prescindere dalla loro nazionalità e dalla bandiera della nave su cui lavorano e ha previsto che ogni nave sia soggetta al controllo di funzionari debitamente autorizzati quando si trovi in un porto di altro Stato o parte contraente.

Passando ad una breve disamina del contenuto del provvedimento, segnala che esso è composto da due articoli. Nell'articolo 1, in un unico comma, vengono introdotte tutte le modifiche alla disciplina vigente in forma di novella al decreto legislativo n. 53 del 2011, con il quale era stata recepita la precedente direttiva 2009/16/CE. L'articolo 2 contiene la clausola di invarianza finanziaria. Rammenta che la disciplina vigente, recata dal decreto legislativo n. 53 del 2011, ha la finalità di ridurre progressivamente l'utilizzo di navi che siano al di sotto dello standard previsto per il trasporto marittimo, mediante l'instaurazione di procedure, armonizzate a livello comunitario, volte al controllo delle navi non di bandiera italiana che entrano nei porti nazionali. Tali procedure di controllo si sostanziano, essenzialmente, in ispezioni cui vengono sottoposte le navi non di bandiera italiana che fanno scalo nei porti italiani. In particolare, l'articolo 6 del decreto legislativo n. 53 del 2011 prevede che a tutte le navi che fanno scalo in un porto europeo sia attribuito, nella banca dati sulle ispezioni, un profilo di rischio, determinato da una combinazione di parametri generici e storici, che ne determina la rispettiva priorità di ispezione, nonché la frequenza e la portata delle ispezioni.

Rileva quindi che il provvedimento in esame, recependo la direttiva 2013/38/UE, prevede in primo luogo l'introduzione, nel decreto legislativo n. 53 del 2011, di nuove definizioni riguardanti tre Convenzioni internazionali cui far riferimento nello svolgimento delle attività previste dal decreto, essendo il rispetto di tali convenzioni oggetto di verifica da parte degli ispettori dello Stato di approdo (articolo 1 comma 1, lettere *a*), *b*), *c*) e *d*). Osserva, in particolare, che si tratta della citata Convenzione sul lavoro marittimo del 2006, della Convenzione internazionale sul controllo dei sistemi antivegetativi dannosi sulle navi del 2001 e della Convenzione internazionale sulla responsabilità civile per danni derivanti dall'inquinamento determinato dal carburante delle navi del 2001 (cosiddetta Convenzione «*Bunker oil*»). Fa presente che alla successiva lettera *e*) si prevede, che nell'ispezionare una nave battente bandiera di uno Stato che non abbia sottoscritto una delle convenzioni previste dalla direttiva siano applicate le procedure più dettagliate previste dal *memorandum* d'intesa di Parigi del 1982, di cui l'Italia è membro fin dall'origine. Sono poi introdotte misure di maggior tutela per i marittimi che presentino un esposto circa l'applicazione della Convenzione sul lavoro marittimo, prevedendo che l'identità della persona che presenta l'esposto non sia rivelata al comandante o al proprietario della nave e che l'ispettore del porto assicuri la riservatezza degli esposti (articolo 1, comma 1, lettera *g*). Vengono previste anche nuove procedure per la gestione a terra degli esposti relativi alla violazione della Convenzione per il lavoro marittimo, in base alle quali tali esposti determinano ispezioni più dettagliate. L'ispettore può promuovere quindi una soluzione amichevole della controversia; se questa non viene trovata l'ispettore informa lo Stato di bandiera chiedendogli di presentare un piano di azione correttiva. Per le controversie che non trovano soluzione viene informata la direzione generale dell'Ufficio internazionale del la-

voro nonché le organizzazioni dei marittimi e degli armatori nello Stato (articolo 1, comma 1, lettera *h*).

Osserva inoltre che il provvedimento prevede che, qualora da un'ispezione più dettagliata vengano accertate condizioni di vita e di lavoro sulle navi difformi alle prescrizioni della Convenzione sul lavoro marittimo, l'ispettore segnali immediatamente le carenze al comandante della nave, stabilendo anche i termini previsti per la correzione della situazione e nei casi di carenze rilevanti segnali le stesse anche alle pertinenti organizzazioni degli armatori e dei marittimi nello Stato membro in cui è effettuata l'ispezione e possa darne notifica ad un rappresentante dello Stato di bandiera (articolo 1, comma 1, lettera *i*). Si prevede infine che la nave possa essere sottoposta a fermo in caso di condizioni di vita e di lavoro a bordo che rappresentino un evidente pericolo per l'incolumità, la salute o la sicurezza dei marittimi, oppure di carenze che costituiscano una grave e ripetuta violazione delle prescrizioni della Convenzione per il lavoro marittimo (articolo 1, comma 1, lettere *l* e *m*).

Si riserva, quindi, di presentare una proposta di parere favorevole, che potrà essere integrata con eventuali elementi che emergano nel corso del dibattito. In ogni caso auspica, anche con riguardo alla procedura di infrazione aperta in sede europea, che il decreto legislativo possa tempestivamente pervenire all'approvazione definitiva.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO si riserva di intervenire in una successiva seduta.

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

La seduta termina alle 14.45.

SEDE REFERENTE

Mercoledì 18 marzo 2015. — Presidenza del vicepresidente Ivan CATALANO. — In-

terviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 14.45.

Delega al Governo per la riforma del codice della nautica da diporto.

C. 2722 Governo, approvato dal Senato.

(Seguito dell'esame e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 14 gennaio 2015.

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

Così rimane stabilito.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO si riserva di intervenire in una successiva fase del dibattito.

Ivan CATALANO, *presidente*, dichiara conclusa la discussione sulle linee generali e rinvia alle determinazioni dell'Ufficio di presidenza la fissazione del termine per la presentazione degli emendamenti al provvedimento. Rinvia quindi il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 14.50.

RISOLUZIONI

Mercoledì 18 marzo 2015. — Presidenza del vicepresidente Ivan CATALANO, indi del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 14.50.

7-00453 De Lorenzis: Procedura di rilascio della patente nautica.

(Seguito della discussione e rinvio).

La Commissione prosegue la discussione del provvedimento, rinviata nella seduta del 28 ottobre 2014.

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

Così rimane stabilito.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO, con riferimento al dispositivo della proposta di risoluzione, in primo luogo osserva che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in collaborazione con il Comando generale delle Capitanerie di porto e con gli enti e le associazioni di settore della nautica da diporto, sta curando l'aggiornamento dei programmi e delle modalità di esame per il conseguimento delle patenti nautiche e il passaggio alla modalità informatizzata.

Esprime quindi parere contrario sull'impegno di cui alla lettera *a*), in quanto gli uffici della Motorizzazione civile non sono tecnicamente pronti al rilascio delle patenti nautiche per la navigazione oltre le 12 miglia. Attualmente, infatti, tali uffici rilasciano patenti nautiche per la navigazione entro le 12 miglia.

Esprime parere contrario sull'impegno di cui alla lettera *b*). Per quanto riguarda la prima parte dell'impegno, concernente i criteri e le modalità di composizione delle commissioni d'esame, rileva che le commissioni per il rilascio di patenti nautiche per la navigazione entro le 12 miglia, vengono nominate dal direttore dell'ufficio della Motorizzazione civile; non ritiene pertanto opportuno accogliere l'impegno per cui la nomina è affidata in via esclusiva al capo del compartimento marittimo. Per quanto concerne la seconda parte dell'impegno, rileva che dall'accantonamento della gestione amministrativa di tutti gli esami di patenti nautiche presso

gli uffici provinciali della Motorizzazione civile deriverebbe quale conseguenza un notevole aggravio di oneri in termini sia finanziari che di ore di lavoro, derivanti dalla necessità di avviare in missione – con maggiore frequenza – il personale facente parte delle commissioni d'esame per recarsi presso la sede della Motorizzazione civile ove gli esami stessi dovrebbero svolgersi. Rileva altresì che la sede naturale di tali esami è il mare e molti uffici della Motorizzazione civile sono distanti dalla costa ovvero ubicati in province prive di sbocco sul mare.

Esprime infine parere contrario sul dispositivo di cui alla lettera *c*), osservando che il numero identificativo SAR è stato istituito ai soli fini della sicurezza, per facilitare la ricerca e il soccorso in mare e attualmente non determina alcuna certificazione della proprietà. Un'eventuale obbligatorietà comporterebbe la difficoltà di gestire una massa di dati tali da richiedere l'istituzione di apposite strutture con organici e mezzi adeguati.

Con riferimento a tale questione, si dichiara peraltro disponibile ad assumere l'impegno ad adottare in tempi brevi il decreto previsto dall'articolo 49 del regolamento di esecuzione del codice della navigazione al fine di rendere operativa la facoltà di richiedere l'assegnazione del numero SAR.

Diego DE LORENZIS (M5S) ritiene non convincenti le argomentazioni addotte dal rappresentante del Governo per motivare la contrarietà agli impegni contenuti nella proposta di risoluzione a propria firma. Ritiene infatti che le sedi degli uffici della Motorizzazione civile, pur non essendo al momento attrezzate per il rilascio di patenti nautiche oltre le dodici miglia dalla costa, potrebbero, nel caso ci fosse una volontà in tale senso da parte del Governo, procedere ad una riorganizzazione, con una rilevante semplificazione delle procedure. Non condivide neppure la valutazione riguardo ad un ipotetico aggravio dei costi derivante dall'attribuzione agli uffici della Motorizzazione della competenza al rilascio di tutte le categorie di patenti,

ritenendo al contrario che il mantenimento di una doppia struttura sia fonte di costi assai rilevanti e generi inoltre una disparità, dal momento che la scelta delle Commissioni giudicatrici avviene in modo difforme tra le due strutture. Per quanto riguarda il rilievo formulato riguardo alla lontananza di alcune sedi della Motorizzazione dalla costa per quanto attiene allo svolgimento dell'esame pratico, ricorda che l'obiettivo della proposta di risoluzione è proprio quello di svolgere in un'unica sede, presso gli uffici della Motorizzazione, sia le prove tecnico-pratiche, sia quelle teoriche. Quanto, in ultimo, alla difficoltà derivante dalla gestione dei dati, qualora venisse resa obbligatoria la assegnazione ai natanti del numero identificativo SAR, osserva che il Centro elaborazioni dati del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti gestisce, ad oggi, una ben più rilevante quantità di dati, relativi alle patenti di guida per i mezzi su strada; lo stesso Centro potrebbe quindi gestire anche i dati relativi alle patenti nautiche. Chiede pertanto al Governo di effettuare un'ulteriore riflessione al riguardo, anche al fine di uniformare le procedure di

rilascio delle patenti nautiche e operare una razionalizzazione delle strutture a questo preposte, anche nell'ottica del processo di revisione della spesa pubblica che il Governo dichiara di voler perseguire. Apprezza in ogni caso la disponibilità del Governo alla pronta adozione del decreto previsto dall'articolo 49 del regolamento di esecuzione del Codice della navigazione, al fine di rendere operativa la facoltà di richiedere l'assegnazione del numero SAR.

Michele Pompeo META, *presidente*, in considerazione delle valutazioni espresse dal rappresentante del Governo sulla proposta di risoluzione e dell'esigenza di verificare la possibilità di procedere a un'eventuale riformulazione, che tenga conto degli elementi emersi nel corso della seduta odierna, rinvia il seguito della discussione a una successiva seduta.

La seduta termina alle 15.

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

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 15 alle 15.10.

ALLEGATO 1

Schema di decreto ministeriale recante approvazione del contratto di programma 2012-2016 – Parte investimenti sottoscritto in data 8 agosto 2014 tra la società Rete Ferroviaria Italiana (RFI) Spa e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (Atto n. 132).

PARERE APPROVATO

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato lo schema di decreto ministeriale recante approvazione del Contratto di programma 2012-2016 – Parte investimenti sottoscritto in data 8 agosto 2014 tra la società Rete Ferroviaria Italiana (RFI) Spa e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (Atto n. 132);

premessi che:

in data 8 agosto 2014 è stato sottoscritto tra le parti il Contratto di programma tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI SpA – Parte investimenti, relativo agli anni 2012-2016, che è stato successivamente trasmesso al Parlamento in data 24 dicembre 2014;

il Contratto di programma 2012-2016 – Parte investimenti fa riferimento ad opere in corso e ad opere programmatiche; attraverso lo strumento del contratto di programma, RFI è autorizzata a prendere impegni contrattuali con terzi per la progettazione e la realizzazione di investimenti a valere sulle risorse iscritte nella sezione delle opere in corso; la sezione delle opere programmatiche espone invece – in coerenza con l'Allegato infrastrutture al Documento di economia e finanza, con le decisioni del CIPE e con gli specifici provvedimenti normativi intervenuti – i fabbisogni finanziari delle opere definite nella programmazione infrastrutturale del Paese attraverso il Piano delle Infrastrutture strategiche;

l'articolo 17, comma 4-*bis*, del decreto-legge n. 16 del 2014 ha disposto che, nelle more dell'approvazione del nuovo Contratto di programma – Parte investimenti e fino alla sua approvazione, i rapporti tra Stato e Gestore dell'infrastruttura siano regolati dal Contratto di programma 2007-2011; tale previsione rende ancora più urgente pervenire alla definitiva approvazione del Contratto di programma in esame;

l'articolo 3 del Contratto di programma 2012-2016 consente la proroga della sua vigenza fino al 31 dicembre 2017 e oltre, fino a che non entri in vigore il nuovo contratto che si stipulerà successivamente; al riguardo si segnala in primo luogo l'esigenza che le procedure previste per l'approvazione dei successivi contratti di programma siano espletate in tempi tali da assicurare che l'approvazione stessa abbia luogo prima dell'inizio del periodo di vigenza dei medesimi contratti. In ogni caso eventuali proroghe del Contratto di programma in esame che si rendessero necessarie successivamente al 2016 dovranno comunque essere disposte con una norma di rango legislativo, analogamente a quanto avvenuto per la proroga del contratto di programma 2007-2011;

sulla procedura di approvazione del Contratto di programma è intervenuto da ultimo l'articolo 1, comma 10, del decreto-legge n. 133 del 2014, che ne prevede l'approvazione entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del decreto (legge n. 164 del

2014, entrata in vigore l'11 novembre 2014) previa espressione del parere delle competenti Commissioni parlamentari, da rendersi entro trenta giorni dalla presentazione del decreto alle Camere;

le citate disposizioni, che derogano rispetto a quanto previsto in via ordinaria dall'articolo 1 della legge 238 del 1993, non disciplinano espressamente la procedura di approvazione degli eventuali aggiornamenti del Contratto di programma in esame che intervengano nel corso del periodo di vigenza del contratto medesimo; al riguardo appare necessario che gli eventuali aggiornamenti siano trasmessi al Parlamento ai fini dell'espressione del parere delle competenti Commissioni parlamentari, secondo la procedura prevista dal citato articolo 1, comma 10, del decreto-legge n. 133 del 2014, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 164 del 2014;

la lettera di trasmissione alle Camere dello schema di decreto interministeriale di approvazione del Contratto di programma 2012-2016 – Parte investimenti precisa che, in riferimento alla nuova linea Torino-Lione e all'alta velocità/alta capacità Verona-Padova, sono stati sottoscritti appositi accordi per l'aggiornamento del Contratto medesimo, con i quali si è provveduto ad aggiornare le stime dei costi previsti per le suddette infrastrutture; a tal fine si segnala che sarebbe stato opportuno integrare il testo del Contratto di programma con una nota in cui si indicassero le stime aggiornate dei costi e i finanziamenti effettivamente disponibili in relazione alle opere per le quali sono intervenuti tali accordi;

nel corso dell'esame la Commissione ha svolto l'audizione dell'amministratore delegato di RFI Spa e ha acquisito dalla società una nota informativa in risposta ai numerosi quesiti avanzate nel corso dell'audizione;

ha altresì sentito in audizione gli assessori competenti sulla materia delle Giunte regionali della Calabria e della Sardegna, in considerazione del fatto che la Sardegna, pur presentando un indice

molto basso di infrastrutturazione ferroviaria, è destinataria, nell'ambito del Contratto di programma in esame, di finanziamenti limitati e la rete ferroviaria della Calabria, regione che non è servita dall'alta velocità, presenta pesanti criticità, con particolare riferimento ai collegamenti con le principali infrastrutture di trasporto della regione, quali il porto di Gioia Tauro e l'aeroporto di Lamezia Terme;

dalle audizioni degli assessori regionali è emersa l'esigenza di assicurare, nella fase di elaborazione del Contratto di programma e dei successivi aggiornamenti, il coinvolgimento istituzionale delle singole regioni, in particolare per quanto concerne l'individuazione degli interventi che devono ritenersi prioritari;

sulla base dell'esame svolto, la Commissione ha individuato, con riferimento all'allocazione delle risorse finanziarie disponibili, le seguenti priorità: la destinazione di maggiori risorse per il potenziamento della dotazione infrastrutturale, con particolare riguardo al potenziamento della rete ferroviaria di Sardegna e Calabria; l'esigenza di privilegiare la copertura finanziaria degli oneri finalizzati alla garanzia della sicurezza; l'opportunità di concentrare le risorse su quelle infrastrutture che siano già in avanzato stato di realizzazione, al fine di un loro tempestivo completamento;

più in particolare, nell'esame svolto è stata altresì evidenziata l'esigenza di dedicare una specifica attenzione alla rilevanza funzionale che rivestono i progetti di interconnessione tra la città di Brescia e la nuova linea alta velocità tra Milano e Venezia, attualmente in fase di progettazione; il potenziamento della rete del servizio ferroviario metropolitano della città di Bologna, in fase di realizzazione; l'interconnessione dello scalo merci di Marzaglia (provincia di Modena), recentemente portato a compimento, con la rete ferroviaria nazionale e con lo scalo merci di Dinazzano (provincia di Reggio Emilia); tali interventi sono stati richiamati in sede di discussione sull'atto in esame e nelle

risposte fornite dal rappresentante del Governo, anche con riferimento alle valutazioni integrative relative alle varianti progettuali in corso o che si dimostrano necessarie;

in generale è stata sottolineata l'esigenza che i dati informativi relativi agli investimenti sulla rete ferroviaria e ai lavori in fase di realizzazione e di progettazione, anche sotto il profilo dei finanziamenti, siano resi disponibili in formato aperto (*open data*),

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni:

1) assicurare che RFI Spa e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti procedano in tempi rapidi, e comunque entro il 30 giugno 2015, alla stipula dell'Atto di aggiornamento necessario per recepire le variazioni delle risorse finanziarie intervenute successivamente alla sottoscrizione del Contratto di programma 2012-2016 e che tale Aggiornamento, corredato delle relative tabelle, nonché gli eventuali successivi Aggiornamenti del Contratto di programma 2012-2016 – Parte investimenti siano trasmessi alle competenti Commissioni parlamentari ai fini dell'espressione del prescritto parere, secondo la procedura prevista dall'articolo 1, comma 10, del decreto-legge n. 133 del 2014, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 164 del 2014;

2) con riferimento alla ripartizione dei finanziamenti relativi alle opere in corso, concentrare le risorse sulle opere in fase di più avanzata realizzazione, al fine di garantirne il tempestivo completamento;

3) sempre con riferimento all'impiego delle risorse finanziarie disponibili, privilegiare la copertura finanziaria degli interventi finalizzati ad assicurare il pieno rispetto degli obblighi in materia di sicurezza;

4) riservare particolare attenzione alle esigenze della rete ferroviaria in Sar-

degna, regione che registra il più basso indice di infrastrutturazione ferroviaria; a tal fine, mediante l'Atto di aggiornamento del Contratto di programma 2012-2016, di cui al n. 1), con il quale tra l'altro saranno recepiti gli stanziamenti per investimenti relativi alla rete ferroviaria destinati a RFI da ultimo dalla legge di stabilità per il 2015, individuare ulteriori risorse finanziarie, quantificabili, per il 2015, in almeno 100 milioni di euro, per la realizzazione degli interventi, che dovranno essere definiti d'intesa con la regione, finalizzati alla messa in sicurezza e al potenziamento, sotto il profilo infrastrutturale e tecnologico, della rete ferroviaria della Sardegna;

5) individuare e finanziare interventi di ammodernamento e potenziamento della rete ferroviaria della Calabria, ai quali, nell'ambito dell'Atto di aggiornamento del Contratto di programma 2012-2016 di cui al n. 1), dovranno essere destinate risorse aggiuntive quantificabili, per il 2015, in almeno 100 milioni di euro; a tal fine risulta prioritario, in una prospettiva di sviluppo del trasporto intermodale, progettare e realizzare una connessione diretta alla rete ferroviaria, provvista di stazione, per l'aeroporto di Lamezia Terme e garantire collegamenti ferroviari idonei a supportare l'attività e promuovere lo sviluppo del porto di Gioia Tauro, adeguando la linea ferroviaria e le gallerie al trasporto dei *container* di maggiori dimensioni; risulta altresì prioritario, per quanto riguarda la linea ferroviaria Salerno-Reggio Calabria, provvedere al completamento degli interventi di adeguamento tecnologico e infrastrutturale già previsti;

6) più in generale, al fine di potenziare la rete ferroviaria nel Sud e nelle isole, promuovendo il superamento del divario di infrastrutturazione ferroviaria che si registra nelle regioni meridionali, prevedere che, mediante un confronto tra Governo, RFI e regioni interessate, si individuino progetti di intervento idonei a ridurre tale divario e si pongano in atto le

iniziative utili per reperire le ulteriori risorse finanziarie necessarie alla realizzazione degli interventi stessi;

7) dare effettiva attuazione all'impegno di attribuire priorità, nella programmazione degli interventi relativi alla rete ferroviaria, agli investimenti nei nodi urbani ad alta concentrazione abitativa; in particolare, nell'ambito dell'Atto di aggiornamento del Contratto di programma 2012-2016 di cui al n. 1), relativamente al nodo urbano di Roma, destinare specifiche risorse, quantificabili in 120 milioni di euro, al completamento della linea Vigna Clara – Valle Aurelia, considerato che il completamento dell'anello ferroviario di Roma Nord richiederebbe risorse attualmente non disponibili; con la finalità di favorire lo sviluppo del trasporto intermodale, anche per quanto concerne i passeggeri, nell'ambito del medesimo Atto dovranno essere individuate risorse adeguate per potenziare i collegamenti ferroviari con l'aeroporto internazionale di Fiumicino, in particolare prevedendo il collegamento diretto dell'aeroporto con la ferrovia tirrenica (Civitavecchia) e prolungando la tratta ferroviaria fino all'area portuale di Fiumicino; si segnala, infine, l'esigenza di procedere alla realizzazione di ulteriori tratti di raddoppio della linea Orte – Falconara;

8) definire una programmazione delle opere idonea a garantire un'adeguata interconnessione tra la rete ad alta velocità e la rete regionale e locale, con punti di interscambio tali da evitare la creazione di colli di bottiglia nelle aree metropolitane e urbane; a tal fine dovranno essere adottate tutte le iniziative necessarie per ridurre, già in fase di progettazione, nel rispetto delle vigenti procedure, gli impatti ambientali e paesaggistici di tali opere, e per garantire la concertazione e la partecipazione, in modo da consentire preventivamente agli enti locali e alle popolazioni interessate di contribuire alla definizione delle caratteristiche dei tracciati;

9) adottare le opportune iniziative per realizzare interventi volti ad attrezzare

le aree di pertinenza delle stazioni ferroviarie con parcheggi destinati alle biciclette, al fine di favorire la mobilità ciclistica e in generale la mobilità sostenibile;

10) adottare le opportune iniziative in sede europea affinché la tratta Ancona-Foggia sia inclusa nel tracciato *core* del corridoio scandinavo-mediterraneo, al fine di assicurarne la piena funzionalità;

11) con riferimento all'articolo 9 del Contratto di programma, prevedere, negli Aggiornamenti del Contratto stesso, adeguate sanzioni in caso di mancato raggiungimento degli obiettivi di *performance* del Gestore dell'infrastruttura, senza comunque incidere sulla dotazione finanziaria destinata alla realizzazione degli investimenti;

12) il Governo adotti le opportune iniziative per assicurare che i dati informativi relativi agli investimenti sulla rete ferroviaria e ai lavori in fase di realizzazione e di progettazione, anche sotto il profilo dei finanziamenti, e, più in generale, i dati destinati ad alimentare il sistema informativo di monitoraggio delle opere pubbliche, di cui al decreto legislativo n. 229 del 2011, richiamato dall'articolo 4, comma 1, lettera *b*) del Contratto di programma in esame, siano forniti in formato di tipo aperto;

13) il Governo attivi tutte le iniziative utili per inserire tra i progetti da finanziare, nell'ambito del c.d. « Piano Juncker », con il Fondo europeo per gli investimenti strategici, interventi di potenziamento della rete ferroviaria rispondenti a finalità di sviluppo dell'intermodalità, di sostegno all'economia del territorio e di superamento del divario di dotazione infrastrutturale tra le diverse aree del Paese;

e con le seguenti osservazioni:

a) in considerazione del fatto che il Contratto di programma e i relativi aggiornamenti espongono la stima dei costi dei lavori relativi alla rete ferroviaria e il quadro delle risorse finanziarie, il Governo provveda a fornire, nell'Allegato in-

infrastrutture al Documento di economia e finanza, apposite indicazioni che permettano di raccordare gli importi contenuti nell'Allegato con quelli previsti nel Contratto di programma e nei relativi aggiornamenti, evidenziando e giustificando le eventuali differenze;

b) per il futuro, il Governo provveda ad assicurare il rispetto dei tempi di

trasmissione al Parlamento degli schemi di decreto di approvazione dei successivi Contratti di programma stipulati tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI SpA, in modo tale da permettere che l'espressione del parere da parte delle competenti Commissioni parlamentari e l'approvazione in via definitiva dei contratti stessi abbiano luogo prima dell'inizio del periodo della loro vigenza.

ALLEGATO 2

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2012/35/UE che modifica la direttiva 2008/106/CE concernente i requisiti minimi di formazione della gente di mare (Atto n. 142).**PARERE APPROVATO**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato lo schema di decreto legislativo recante l'attuazione della direttiva 2012/135/UE che modifica la direttiva 2008/106/CE concernente i requisiti minimi di formazione della gente di mare (Atto n. 142);

premesso che:

lo schema di decreto legislativo in esame recepisce la direttiva 2012/35/UE, che a sua volta modifica la direttiva 2008/106/CE, la quale era stata recepita con il decreto legislativo n. 136 del 2011;

la direttiva 2012/35/UE è finalizzata ad introdurre nel diritto dell'Unione europea gli emendamenti approvati dalla Conferenza di Manila del 2010 alla Convenzione relativa alla formazione della gente di mare (di seguito indicata come Convenzione STCW), che è stata adottata nel 1978 dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO);

in sede di recepimento della citata direttiva 2012/35/UE, lo schema di decreto legislativo in esame ridefinisce integralmente la disciplina di rango primario concernente la formazione della gente di mare, disponendo conseguentemente l'abrogazione del decreto legislativo n. 136 del 2011;

L'attuazione del decreto legislativo n. 136 del 2011 ha dato luogo a problematiche dovute alle rigidità e agli aggravati procedurali specificamente previsti nell'ordinamento italiano, che hanno avuto l'ef-

fetto di indurre un numero considerevole di lavoratori italiani del settore a conseguire i titoli marittimi in altri Stati dell'Unione europea e, in particolare, nel Regno Unito;

occorre pertanto, nell'ambito dello schema di decreto in esame e dei successivi decreti ministeriali attuativi, definire una disciplina che assicuri l'efficacia delle procedure e la semplificazione degli adempimenti e corrisponda strettamente ai requisiti previsti dalla Convenzione STCW, come modificata dagli emendamenti di Manila;

nei confronti dell'Italia è stata aperta la procedura d'infrazione n. 2014/0464, di cui alla lettera di costituzione in mora del 26 settembre 2014, inerente al mancato recepimento della direttiva 2012/35/UE; occorre pertanto che si pervenga quanto più tempestivamente possibile alla definitiva approvazione e all'attuazione dello schema di decreto legislativo in esame,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni:

1) con riferimento alle previsioni di cui all'articolo 3, si provveda, in fase di attuazione dello schema di decreto legislativo in esame, a istituire, all'interno del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, i raccordi necessari per integrare, riguardo alle materie considerate nel provvedimento in esame, l'attività della Dire-

zione generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne con quella del Comando generale e delle Direzioni marittime del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia costiera, al fine di semplificare le procedure e gli adempimenti relativi al personale marittimo;

2) con riferimento alle previsioni di cui all'articolo 11, commi 1 e 2, e all'articolo 13, si assicuri che i decreti e i provvedimenti attuativi ivi previsti, con particolare riferimento all'individuazione dei servizi di navigazione prescritti per il rilascio dei certificati di competenza e dei certificati di addestramento e alle modalità e procedure di rinnovo dei medesimi certificati, siano definiti in piena conformità con i requisiti previsti dalla Convenzione STCW;

3) si assumano tutte le iniziative necessarie per garantire quanto prima possibile lo svolgimento del corso di formazione per il conseguimento delle competenze di livello direttivo per gli ufficiali di coperta e di macchina, di cui all'allegato 1 dello schema di decreto legislativo in esame;

4) con riferimento all'articolo 11, comma 10, per quanto concerne la determinazione delle procedure e delle modalità di autenticazione della navigazione effettuata su navi battenti bandiera estera, si definisca una disciplina che privilegi finalità di efficacia e semplificazione;

5) con riferimento all'articolo 19, comma 1, si preveda che il riconoscimento dei certificati di competenza e dei certificati di addestramento rilasciati da uno Stato membro dell'Unione europea sia subordinato esclusivamente alla verifica di conformità dei certificati stessi alla Convenzione STCW;

6) il Governo assuma tutte le iniziative opportune per assicurare che l'applicazione della nuova disciplina, dettata dallo schema di decreto legislativo in esame, abbia luogo quanto più tempestivamente possibile;

e con le seguenti osservazioni:

a) con riferimento al comma 4 dell'articolo 19, con cui si prevede che, con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, possono essere stabilite ulteriori limitazioni alle funzioni, capacità e livelli di competenza relativi ai viaggi costieri, valuti il Governo l'opportunità di sopprimere il comma citato o, comunque, di prevedere tali limitazioni solo nei casi strettamente necessari;

b) con riferimento all'articolo 28, comma 2, valuti il Governo l'opportunità di limitare il periodo transitorio durante il quale possono essere rinnovati e prorogati i certificati di competenza e le convalide rilasciati sulla base di quanto previsto dal decreto legislativo n. 136 del 2011, che lo schema di decreto in esame prolunga fino al 1° gennaio 2017, senza pregiudizio per i marittimi che hanno iniziato un servizio di navigazione riconosciuto o un programma di istruzione e formazione.