

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

#### S O M M A R I O

#### ATTI DEL GOVERNO:

Sull'ordine dei lavori .....	61
Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2017/2108 che modifica la direttiva 2009/45/CE, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri. Atto n. 140 ( <i>Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio</i> ) .....	61
Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2017/2110, relativa a un sistema di ispezioni per l'esercizio in condizioni di sicurezza di navi Ro-Ro da passeggeri e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea, che modifica la direttiva 2009/16/CE e che abroga la direttiva 1999/35/CE. Atto n. 139 ( <i>Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio</i> ) .....	63
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI .....	65

#### ATTI DEL GOVERNO

*Martedì 21 gennaio 2020. — Presidenza del presidente Alessandro MORELLI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Roberto TRAVERSI.*

#### La seduta comincia alle 14.05.

#### Sull'ordine dei lavori.

Alessandro MORELLI, *presidente*, propone, concorde la Commissione, di procedere a un'inversione nell'ordine del giorno della seduta odierna, nel senso di procedere, dapprima, all'esame dell'atto del Governo n. 140, passando quindi agli altri punti all'ordine del giorno.

**Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2017/2108 che modifica la direttiva 2009/45/CE, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri. Atto n. 140.**

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

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

Bernardo MARINO (M5S), *relatore*, fa presente che lo schema di decreto legislativo è stato predisposto sulla base della delega contenuta nell'articolo 17 della legge di delegazione europea 2018 (legge n. 117 del 2019), che reca disposizioni per l'attuazione della direttiva (UE) 2017/2108, con la quale si è proceduto a modificare la direttiva 2009/45/CE relativa alle norme di sicurezza per le navi da passeggeri.

Al riguardo segnala che il termine per il recepimento della citata direttiva 2017/2018 è scaduto il 21 dicembre scorso, sottolineando l'opportunità che si pervenga tempestivamente all'adozione in via definitiva del provvedimento al fine di evitare l'apertura di una procedura di infrazione da parte dei competenti organi dell'Unione europea.

Più in generale, evidenzia che le modifiche alla direttiva sono state realizzate

dopo che il controllo sull'adeguatezza e sull'efficacia della regolamentazione europea, svolto nell'ambito dell'iniziativa « Re-fit », aveva evidenziato la necessità di intervenire per semplificare e chiarire la normativa anche del settore della sicurezza del trasporto navale.

Lo schema in esame, che consta di 13 articoli, traspone nell'ordinamento nazionale la nuova direttiva, mediante l'introduzione di novelle al decreto legislativo n. 45 del 2000, che continua quindi a costituire il quadro di riferimento interno per la disciplina della sicurezza per le navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali.

L'articolo 1 dello schema modifica le definizioni di cui all'articolo 1 del decreto legislativo n. 45, al fine di adeguarle a quelle utilizzate a livello europeo ed internazionale.

L'articolo 2 dello schema sostituisce l'articolo 2 del decreto n. 45, relativo all'ambito di applicazione della normativa. Si stabilisce che le disposizioni si applichino alle navi nuove o esistenti di lunghezza pari o superiore ai 24 metri e alle unità veloci da passeggeri, indipendentemente dalla loro bandiera, adibite a viaggi nazionali. Rispetto alla normativa vigente, in attuazione della direttiva, sono quindi state escluse le navi inferiori ai 24 metri di nuova costruzione. Tale scelta è derivata dalla constatazione che la quasi totalità delle navi di questa tipologia, sia per le caratteristiche dei materiali di costruzione sia per la possibilità di godere di specifiche esenzioni consentite dalla disciplina comunitaria, già non rientra nel campo di applicazione delle norme di sicurezza armonizzate a livello europeo e che, inoltre, per esse non sono state rilevate specifiche problematiche di sicurezza. Ulteriori esclusioni introdotte con lo schema riguardano le navi a vela, le unità da diporto, quelle di servizio off-shore e le imbarcazioni di servizio.

Con l'articolo 3 dello schema viene sostituito l'articolo 3 del decreto legislativo n. 45 allo scopo di definire in maniera più chiara i tratti di mare sui quali è consentita la navigazione delle navi appartenenti alle diverse classi. I tratti di mare (e

quindi le unità marittime abilitate a navigare nei citati tratti di mare) sono suddivisi in 4 classi (da A a D, in termini decrescenti quanto alla distanza dalla linea di costa).

Si fa riferimento, oltre che alla distanza dalla costa, all'altezza media delle onde, invece che alla distanza dai cosiddetti « luoghi rifugio » come indicato nella formulazione vigente dell'articolo. L'elenco dei tratti di mare con i corrispondenti valori dell'altezza significativa d'onda dovrà essere predisposto e aggiornato dal Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto con il supporto dell'Ispra.

L'articolo 4 dello schema adegua i requisiti di sicurezza di cui all'articolo 4 del decreto legislativo n. 45 alle indicazioni della direttiva, con l'introduzione di un regime transitorio per le navi costruite in alluminio prima del 20 dicembre 2017. Le navi costruite in materiale equivalente, riferito alle leghe d'alluminio e a qualsiasi altro materiale non combustibile, dovranno rispettare i requisiti della direttiva al più tardi a partire dal 22 dicembre 2025.

L'articolo 5 sostituisce l'articolo 4-bis del decreto legislativo n. 45, che prevedeva un regime transitorio, ormai superato, in relazione ai requisiti di stabilità e ritiro progressivo dal servizio delle navi ro-ro da passeggeri.

Anche le modifiche introdotte con l'articolo 6 dello schema all'articolo 4-ter del decreto legislativo n. 45 in materia di requisiti di sicurezza per le persone a mobilità ridotta sono finalizzate a superare le norme transitorie precedentemente previste, oltre che ad adeguare alcuni aspetti terminologici all'attuale contesto normativo.

L'articolo 7 sostituisce l'articolo 5 del decreto legislativo n. 45, per modificare le modalità per il rilascio di equivalenze ed esenzioni da parte dell'Amministrazione, nonché le modalità per le relative notifiche alla Commissione europea, rispetto alle quali sono precisate le condizioni e le procedure di realizzazione. Le misure di esonero dall'osservanza di determinati requisiti di sicurezza eventualmente adottate

si applicano a tutte le navi passeggeri della stessa classe o alle unità veloci che operano nelle stesse condizioni specifiche, senza alcuna discriminazione riferita alla bandiera, alla nazionalità o al luogo dove ha sede la società di gestione.

L'articolo 8 sostituisce l'articolo 7 del decreto legislativo n. 45, relativo alle visite effettuate sulle navi passeggeri dall'autorità marittima, per eliminare la distinzione, ormai superata dalle modifiche introdotte al campo di applicazione della normativa, tra visite di controllo su navi nuove e su navi esistenti. Viene inoltre specificato che le visite sono effettuate dall'ente tecnico e, per la parte delle radiocomunicazioni, dal Ministero dello sviluppo economico.

L'articolo 9 aggiorna l'articolo 8 del decreto legislativo n. 45 in relazione alla disciplina dei certificati di sicurezza.

L'articolo 10 introduce un nuovo articolo 8-*bis* con la previsione di un sistema sanzionatorio, di natura sia penale che amministrativa, volto a scoraggiare e punire l'inosservanza delle norme di sicurezza nel trasporto di passeggeri.

Gli articoli 11 e 12 adeguano alle novità introdotte, rispettivamente, l'allegato I e il titolo del decreto legislativo n. 45.

L'articolo 13 reca la clausola di invarianza finanziaria.

Simone BALDELLI (FI), intervenendo sui lavori della Commissione, ricorda che nel calendario dell'Assemblea del mese di gennaio è stato nuovamente inserito l'esame delle proposte di legge recanti modifiche al codice della strada. Al riguardo sottolinea come il testo di tale mini-riforma sia stato approvato dalla Commissione quando era ancora in carica il precedente Governo e che probabilmente, alla luce dei nuovi equilibri politici, potrebbe essere cambiato il giudizio su alcune delle disposizioni approvate nonché il parere sulle proposte emendative che risultano presentate in Aula.

Invita quindi la maggioranza ed il Governo a valutare l'opportunità di un rinvio

in Commissione del testo al fine di verificare la validità delle decisioni già assunte dai vari gruppi politici.

Alessandro MORELLI, *presidente*, nessuno chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

**Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2017/2110, relativa a un sistema di ispezioni per l'esercizio in condizioni di sicurezza di navi Ro-Ro da passeggeri e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea, che modifica la direttiva 2009/16/CE e che abroga la direttiva 1999/35/CE.**

**Atto n. 139.**

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

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

Luciano NOBILI (IV), *relatore*, fa presente che lo schema di decreto legislativo, che consta di 14 articoli e 4 allegati, è stato predisposto nell'esercizio della delega contenuta all'articolo 19 della legge di delegazione europea 2018 (legge n. 117 del 2019) e finalizzato al recepimento della direttiva (UE) 2017/2110, che ha modificato la disciplina delle ispezioni per l'esercizio in condizioni di sicurezza delle navi ro-ro da passeggeri e delle unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea.

Segnala, in particolare, che dal controllo sull'adeguatezza e sull'efficacia della regolamentazione svolto a livello europeo nell'ambito dell'iniziativa « Refit » è emerso che ai diversi tipi di ispezioni previste per tali tipologie di navi dalla direttiva 1999/35/CE si sono nel tempo aggiunte quelle, di diversa portata, effettuate dallo Stato di approdo in base alla successiva direttiva 2009/16/CE. Di qui l'esigenza di intervenire per snellire le procedure e gli adempimenti obbligatori, per ridurre gli oneri amministrativi per i proprietari delle navi e per razionalizzare le attività delle amministrazioni marittime degli Stati, mantenendo al contempo un elevato livello di sicurezza nella navigazione e nel trasporto marittimo.

L'articolo 1, nel definire l'ambito di applicazione della disciplina introdotta, specifica che essa si applica alle navi ro-ro da passeggeri e alle unità veloci da passeggeri, battenti bandiera italiana, adibite a servizi di linea tra porti nazionali in tratti di mare in cui possono operare navi di classe A o tra un porto nazionale e un porto di un Paese terzo. In coerenza con quanto previsto dalla direttiva (UE) 2017/2110 rimangono pertanto escluse le navi soggette alle ispezioni da parte dello Stato di approdo, che sono effettuate in attuazione della direttiva 2009/16/CE, recepita in Italia con il decreto legislativo n. 53 del 2011.

L'articolo 2 contiene le definizioni.

L'articolo 3 introduce un sistema di ispezioni della nave da effettuare prima dell'avviamento del servizio di linea, secondo le procedure indicate nell'Allegato II allo schema e volte ad accertare la sussistenza dei requisiti specifici elencati nell'Allegato I.

L'articolo 4 disciplina le eccezioni all'obbligo di ispezione.

In particolare si prevede che l'autorità competente locale, individuata nelle Capitanerie di porto e negli Uffici circondariali marittimi, può tenere conto delle risultanze di visite ai servizi di bordo effettuate nei sei mesi precedenti, inviando le relative informazioni alla banca dati delle ispezioni. Quando l'autorità competente ritiene soddisfacenti gli elementi acquisiti nel corso di ispezioni o visite precedentemente effettuate ai fini dell'esercizio in un altro servizio di linea, ove tali elementi siano pertinenti alle nuove condizioni operative, non è necessario effettuare le ispezioni pre-avvio. Si prevede, tra l'altro, che in casi urgenti e al fine di assicurare la continuità del servizio di linea, l'autorità competente locale può autorizzare l'utilizzo di una nuova nave, in sostituzione di una precedente, quando a seguito di un'ispezione visiva e di un controllo documentale non emergano elementi che fanno ritenere che la nave non rispetti i requisiti necessari per l'esercizio in condizioni di sicurezza e venga comunque eseguita l'ispezione pre-avvio entro un mese.

L'articolo 5 delinea il sistema di ispezioni. In particolare, prevede che le navi che rientrano nel campo di applicazione dello schema siano ispezionate, secondo le procedure dell'Allegato II, regolarmente ogni dodici mesi, nonché nei casi di riparazione, alterazione, modificazioni di rilievo e cambiamento di gestione o di classe. Tali ispezioni sono intervallate con ispezioni effettuate durante lo svolgimento del servizio di linea, con riferimento anche alla verifica dei requisiti indicati nell'Allegato III dello schema. L'autorità competente locale può inoltre decidere che l'ispezione annuale sia eseguita in concomitanza alla visita ai servizi di bordo.

L'articolo 6 prevede la redazione di un rapporto di ispezione, una cui copia deve essere consegnata al comandante della nave, mentre le informazioni in esso contenute devono essere trasmesse alla banca dati delle ispezioni.

L'articolo 7 disciplina le procedure per la rettifica delle deficienze eventualmente riscontrate durante l'ispezione, qualora le predette deficienze siano tali da non costituire, singolarmente o nel loro complesso, un evidente pericolo per la salute o la sicurezza della navigazione o tali da non porre un immediato rischio per la salute o la vita dei passeggeri o dell'equipaggio, nonché i casi di fermo della nave (quando le deficienze confermate o rilevate in sede di ispezione rappresentano un evidente pericolo per la salute o la sicurezza o costituiscono un rischio immediato per la salute o la vita, per l'unità navale, per l'equipaggio o i passeggeri) e di sospensione dell'ispezione (quando le condizioni generali dell'unità navale ispezionata sono evidentemente non corrispondenti ai requisiti ad essa applicabili).

L'articolo 8 dispone che siano a carico della società di gestione, dell'armatore o del suo rappresentante nello Stato le spese connesse alle ispezioni nel caso in cui le carenze riscontrate diano luogo a un provvedimento di fermo nonché i costi relativi alla sosta in porto della nave eventualmente sottoposta a tale provvedimento. Si prevede, in generale, che gli oneri delle ispezioni vengano coperti mediante tariffe

determinate con un successivo decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

L'articolo 9 reca disposizioni per l'inserimento, da parte dell'autorità competente, delle informazioni relative alle ispezioni effettuate e ai relativi esiti nella banca dati istituita presso la Commissione europea ai sensi dell'articolo 10 della direttiva 2017/2110.

L'articolo 10 delinea un sistema di sanzioni per la violazione delle disposizioni introdotte.

L'articolo 11 reca una serie di novelle al decreto legislativo n. 53 del 2011, per adeguarne il contenuto alle modifiche introdotte dalla direttiva (UE) 2017/2110 alla direttiva 2009/16/CE, che è stata recepita proprio con il decreto legislativo n. 53.

L'articolo 12 stabilisce che gli allegati al provvedimento possano essere modificati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

L'articolo 13 contiene la clausola di invarianza finanziaria.

L'articolo 14, dedicato alle disposizioni transitorie e alle abrogazioni, prevede che, fino all'adozione del decreto di cui all'articolo 8 dello schema, rimangano in vigore le tariffe stabilite dalla normativa vigente. È poi abrogato il decreto legislativo n. 28 del 2011, con il quale era stata recepita la direttiva n. 1999/35/CE, ora abrogata dalla direttiva (UE) 2017/2110.

Raffaella PAITA (IV), intervenendo sui lavori della Commissione, fa presente di aver richiesto l'audizione della Ministra delle infrastrutture e dei trasporti Paola De Micheli in merito alla lettera della Commissione europea pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* del 10 gennaio 2020, che richiede – in estrema sintesi – di estendere l'IRES alle Autorità di Sistema Portuale, dal momento che l'esenzione fiscale oggi concessa « costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE ». Appare evidente che su tale delicata questione la Commissione europea non abbia tenuto conto né del peculiare funzionamento del sistema fiscale italiano, né della qualità pubblica dell'azione delle autorità di sistema portuale.

Alessandro MORELLI, *presidente*, nessuno chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

**La seduta termina alle 14.30.**

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

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 14.30 alle 14.45.