

XIV COMMISSIONE PERMANENTE

(Politiche dell'Unione europea)

S O M M A R I O

ATTI DEL GOVERNO:

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 126, comma 2, del regolamento, e rinvio</i>)	100
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 <i>Ro-Ro</i> 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 126, comma 2, del regolamento, e rinvio</i>)	104
SEDE CONSULTIVA:	
Ratifica ed esecuzione dell'Accordo di partenariato sulle relazioni e la cooperazione tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da una parte, e la Nuova Zelanda, dall'altra, fatto a Bruxelles il 5 ottobre 2016. C. 2119 Governo, approvato dal Senato (Parere alla III Commissione) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i>)	106
Ratifica ed esecuzione dell'Accordo di partenariato globale e rafforzato tra l'Unione europea e la Comunità europea dell'energia atomica e i loro Stati membri, da una parte, e la Repubblica d'Armenia, dall'altra, con Allegati, fatto a Bruxelles il 24 novembre 2017. C. 2120 Governo, approvato dal Senato (Parere alla III Commissione) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i>)	107
Ratifica ed esecuzione dell'Accordo che istituisce la Fondazione internazionale tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da una parte, ed i Paesi dell'America latina e dei Caraibi, dall'altra, fatto a Santo Domingo il 25 ottobre 2016. C. 2122 Governo, approvato dal Senato (Parere alla III Commissione) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i>)	108
Ratifica ed esecuzione dell'Accordo di cooperazione sul partenariato e sullo sviluppo tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da una parte, e la Repubblica islamica di Afghanistan, dall'altra, fatto a Monaco il 18 febbraio 2017. C. 2230 Governo, approvato dal Senato (Parere alla III Commissione) (<i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i>) ...	109
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	110

ATTI DEL GOVERNO

Martedì 4 febbraio 2020. — Presidenza del presidente Sergio BATELLI.

La seduta comincia alle 15.45.

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2017/2108 che modifica la di-

rettiva 2009/45/CE, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri.
Atto n. 140.

(*Esame, ai sensi dell'articolo 126, comma 2, del regolamento, e rinvio*).

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

Sergio BATTELLI, *presidente*, ricorda che la Commissione inizia oggi l'esame, ai fini del parere da rendere al Governo, sullo 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. Ricorda altresì che il termine per l'espressione del parere scade il prossimo 17 febbraio. Invita la relatrice, Francesca Galizia, ad illustrare i contenuti del provvedimento.

Francesca GALIZIA (M5S), *relatrice*, come anticipato dal presidente, fa presente che la Commissione è chiamata ad esprimersi, ai fini del parere da rendere al Governo, sullo 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, in attuazione della delega conferita dall'articolo 17 della legge 4 ottobre 2019, n. 117 (legge di delegazione europea del 2018). Ricorda, preliminarmente, che il termine per il recepimento della citata direttiva (UE) 2017/2108 è scaduto il 21 dicembre scorso. Richiama quindi l'opportunità che si pervenga tempestivamente all'adozione in via definitiva del provvedimento. In via generale, segnala che la disciplina concernente la sicurezza delle navi da trasporto passeggeri è contenuta, a livello europeo, nella direttiva n. 2009/45/CE, che ha sostituito la precedente direttiva n. 98/18/CE avente il medesimo oggetto e che era stata a sua volta oggetto di adeguamento attraverso la direttiva 2003/24/CE. La direttiva n. 2009/45/CE è stata aggiornata diverse volte, dapprima con la direttiva n. 2010/36/UE e, da ultimo, con la direttiva (UE) 2017/2108/UE, che è oggetto di recepimento nell'ordinamento nazionale proprio attraverso lo schema di decreto legislativo all'esame. Quanto alle modifiche introdotte dalla direttiva, segnala che si tratta in larga parte di adeguamenti della disciplina derivanti o dalla necessità di precisare l'ambito di applicazione della direttiva medesima, o da specifiche esigenze di chiarimento emerse dalla non coerente

applicazione della vigente disciplina da parte dei diversi Stati membri, ovvero infine dalla necessità di allineare alla disciplina internazionale alcune disposizioni e di evitare, nel contempo, ridondanze normative presenti nella vigente formulazione del testo. In via generale, la direttiva stabilisce nuove regole e norme di sicurezza per le navi da passeggeri in materia di costruzione, stabilità e protezione contro gli incendi, anche in un'ottica di semplificazione. A livello nazionale ricorda che le disposizioni europee sono state recepite con il decreto legislativo n. 45 del 2000 e, successivamente, adeguate con il decreto legislativo n. 52 del 2005 (di recepimento della direttiva n. 2003/24/CE), quindi con il decreto legislativo n. 93 del 2012 (di recepimento della direttiva n. 2010/36/UE).

Anche con riguardo allo schema di decreto legislativo all'esame, il legislatore propone modifiche in forma di novella al testo vigente recependo pressoché testualmente il contenuto della direttiva n. 2017/2108/UE. In particolare, lo schema in esame, che consta di 13 articoli, traspone nell'ordinamento nazionale la nuova direttiva mediante l'introduzione di novelle al decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45 (da ora in poi: decreto legislativo n. 45), 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 aggiorna le definizioni di cui all'articolo 1 del citato decreto legislativo n. 45, al fine di adeguarle a quelle utilizzate a livello europeo ed internazionale, mentre l'articolo 2 sostituisce l'articolo 2 del decreto legislativo 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, per le quali non sono state rilevate specifiche problematiche di

sicurezza e in considerazione della 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. 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 riferimento alle navi a vela, segnala che, secondo quanto chiarito dal considerando 3 della direttiva oggetto di recepimento, la loro specifica menzione è volta ad escluderle dall'ambito applicativo della direttiva medesima nel caso in cui, pur essendo dotate di propulsione meccanica, essa sia intesa esclusivamente come propulsione ausiliaria e di emergenza (possibilità che la rigida definizione vigente «navi senza mezzi di propulsione meccanica» non avrebbe potuto contemplare). Al riguardo, rileva che la definizione di nave a vela introdotta nell'ambito dello schema di decreto legislativo differisce parzialmente da quella inserita nella direttiva, poiché si prevede che la nave a vela sia definita tale solo ove «il rapporto tra superficie velica espressa in metri quadrati e dislocamento massimo espresso in tonnellate risulta essere maggiore di 7», condizione non esplicitata nella definizione contenuta nella direttiva; sul punto segnala come tale previsione possa essere considerata coerente con la *ratio* di escludere le navi a vela solo qualora le stesse siano effettivamente di norma utilizzate senza propulsioni a motore.

L'articolo 3 dello schema definisce 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 tenuto conto della distanza dalla costa e dell'altezza media delle onde (la vigente formulazione tiene invece conto della distanza dai cosiddetti «luoghi rifugio»). Diversi interventi sono poi diretti a modificare la disciplina dei

requisiti di sicurezza delle navi con particolare riguardo alla normativa rispetto alla quale debbono conformarsi le navi di nuova costruzione e quelle esistenti alle quali è applicabile la direttiva. Viene innanzi tutto eliminata la distinzione tra navi battenti bandiera di altro Stato membro e navi battenti bandiera nazionale, prevedendosi anche una specifica possibilità di informare la Commissione nel caso in cui, con riferimento all'ammissione a compiere tratte regolari per navi non battenti bandiera nazionale nei tratti di mare più prossimi alla costa e meno pericolosi, l'amministrazione dello Stato di approdo imponga norme irragionevoli a detta dello Stato di bandiera. In particolare, l'articolo 4 adegua i requisiti di sicurezza 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 (cioè nave avente dispositivi che consentono di caricare e scaricare veicoli stradali o ferroviari quando si trova in porto). Allo scopo di superare il precedente le norme transitorie precedentemente previste sono altresì dirette le disposizioni introdotte con l'articolo 6 dello schema, che modifica l'articolo 4-*ter* del decreto legislativo n. 45 in materia di requisiti di sicurezza per le persone a mobilità ridotta.

Ulteriori interventi di modifica concernono le modalità secondo le quali devono operare gli Stati membri che ritengano di introdurre requisiti supplementari di sicurezza, misure che consentano equivalenze o esenzioni. In particolare, l'articolo 7, che modifica l'articolo 5 del decreto legislativo n. 45, prevede un obbligo di notifica alla Commissione europea, tramite una banca dati, delle misure che si intendono adot-

tare, corredato delle precisazioni sufficienti a comprovare che la sicurezza è mantenuta a un livello adeguato. La predetta banca dati è istituita e mantenuta dalla Commissione stessa, la quale rende le misure adottate disponibili al pubblico su un Sito Internet (a norma dell'articolo 9, paragrafo 4, della direttiva 2009/45/CE). In questi casi si prevede espressamente che se la Commissione adotta, entro sei mesi dalla notifica, atti di esecuzione contenenti la propria decisione che le misure proposte non sono giustificate, l'Amministrazione sia tenuta a modificarle o a non adottarle. Le eventuali misure adottate si applicano senza alcuna discriminazione riferita alla bandiera, alla nazionalità o al luogo dove ha sede la società di gestione e sono comunicate, oltre che alla Commissione, anche agli altri Stati membri. Con l'articolo 8 viene sostituito l'articolo 7 del decreto legislativo n. 45, relativo alle visite effettuate sulle navi passeggeri dall'autorità marittima, eliminando la distinzione, ormai superata dalle modifiche introdotte al campo di applicazione della normativa, tra visite di controllo su navi nuove e su navi esistenti. In particolare, si prevede che tutte le navi da passeggeri, sia nuove che esistenti, battenti bandiera italiana siano sottoposte, oltre che alle visite iniziali all'entrata in servizio e periodiche ogni 12 mesi, come in precedenza previsto, anche a visite addizionali quando se ne verifichi la necessità, effettuate dall'ente tecnico e, per la parte radiocomunicazioni, dagli ispettori del Ministero dello sviluppo economico. L'articolo 9 aggiorna l'articolo 8 del decreto legislativo n. 45 in relazione alla disciplina dei certificati di sicurezza. Per quanto concerne il sistema sanzionatorio, ricorda che la direttiva prevede la possibilità che gli Stati membri stabiliscano sanzioni per la violazione delle disposizioni previste dalla medesima. In tal caso il Considerando (18) stabilisce che esse siano applicate correttamente e siano efficaci, proporzionate e dissuasive. In sede di recepimento della direttiva, con lo schema di decreto legislativo all'esame, l'Italia ha ritenuto di prevedere (aggiungendo un nuovo articolo 8-*bis* da decreto

legislativo n. 45 del 2000) specifiche sanzioni sia di carattere penale che amministrativo. In particolare, è sanzionato penalmente il comandante che naviga oltre i limiti della abilitazione della nave, intraprende la navigazione in mancanza dei requisiti di sicurezza ovvero intraprende la navigazione privo dei certificati di sicurezza o l'autorizzazione all'esercizio di unità veloci in regolare corso di validità. Sono inoltre sanzionati penalmente (salvo che il fatto non costituisca più grave reato) il comandante della nave, l'armatore, gli amministratori della società di armamento e della società di gestione che non ottemperano ai requisiti di sicurezza per le persone a mobilità ridotta. Le sanzioni amministrative riguardano invece il comandante della nave, l'armatore, gli amministratori della società di armamento e della società di gestione che non sottopongono la nave alle visite indicate all'articolo 7 del decreto legislativo n. 45 del 2000 come modificato dallo schema di decreto legislativo all'esame. Gli articoli 11 e 12 adeguano alle novità introdotte, rispettivamente, l'allegato I e il titolo del decreto legislativo n. 45, mentre l'articolo 13 reca la clausola di invarianza finanziaria. Segnala, infine, che la competenza primaria su questo provvedimento è della IX Commissione, sicché rinvia alla documentazione predisposta dagli Uffici per chi intenda approfondire. Nel rimettersi al dibattito tra i colleghi, ricorda che il termine per esprimere il parere scade il 17 febbraio e si riserva di formulare una proposta di parere.

Guido Germano PETTARIN (FI), chiede alla relatrice se si possa valutare l'impatto in termini finanziari dell'adeguamento del parco navigante alle misure contenute nella direttiva (UE) 2017/2108, evidenziando come tale operazione possa comportare un aggravio per gli imprenditori italiani. Chiede inoltre chiarimenti in merito alla differenza tra le definizioni di « nave a vela » e « barca a vela ».

Matteo Luigi BIANCHI (LEGA) si esprime in senso favorevole sul contenuto

dello schema di decreto in esame, che appare in linea con l'impostazione del passato Governo e che non presenta profili critici con riguardo alle competenze della Commissione XIV. Preannuncia pertanto la disponibilità del proprio gruppo a procedere già nella seduta odierna alla votazione di una proposta di parere favorevole, qualora la relatrice volesse procedere in tal senso.

Sergio BATTELLI, *presidente*, constatato che la relatrice si riserva di presentare una proposta di parere in un momento successivo, nessun altro 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 126, comma 2, del regolamento, e rinvio).

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

Francesco BERTI (M5S), *relatore*, fa presente che la Commissione è chiamata ad esprimersi, ai fini del parere da rendere al Governo, sullo 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, nell'ambito dell'esercizio della delega conferita dall'articolo 19 della legge 4 ottobre 2019, n. 117 (legge di delegazione europea del 2018).

In via preliminare, ricorda che il termine per il recepimento della citata di-

rettiva 2017/2110 è scaduto il 21 dicembre scorso, richiamando quindi l'opportunità che si pervenga tempestivamente all'adozione in via definitiva del provvedimento. Con riferimento alla direttiva (UE) 2017/2110 oggetto di recepimento, segnala che essa è nata dall'esigenza, da parte del legislatore europeo, di aggiornare la normativa in materia di condizioni di sicurezza di navi ro-ro da passeggeri (cioè una nave avente dispositivi che consentono di caricare e scaricare veicoli stradali o ferroviari quando si trova in porto e che trasporta più di dodici passeggeri) e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea – risalente al 1999 – ai progressi compiuti nell'attuazione del regime del controllo dello Stato d'approdo posto in atto dalla direttiva 2009/16/CE, nonché dell'esperienza maturata con l'applicazione del Memorandum d'intesa di Parigi del 1982. Al fine di ridurre gli oneri amministrativi gravanti sui proprietari delle navi, nonché di razionalizzare gli sforzi richiesti alle amministrazioni marittime degli Stati membri, la direttiva ha inteso snellire e semplificare, sistematizzandolo, un quadro normativo caratterizzato da sovrapposizioni e duplicazioni, come emerso dal controllo qualità condotto in sede europea nell'ambito del programma di controllo dell'adeguatezza e dell'efficacia della regolamentazione (iniziativa REFIT). In tal senso, la principale novità da essa recata è costituita dalla razionalizzazione delle « visite », partendo dalla considerazione che la maggior parte degli Stati membri usa già combinare le visite obbligatorie con altri tipi di visite e ispezioni (dello Stato di bandiera e/o dello Stato di approdo). Pertanto, al fine di ridurre l'onere ispettivo e di massimizzare i tempi d'esercizio commerciale delle navi, pur nel rispetto degli standard di sicurezza, la direttiva fa rientrare nel solo ambito di applicazione della predetta direttiva 2009/16/CE le navi ro-ro da passeggeri e le unità veloci da passeggeri soggette alle ispezioni di controllo da parte dello Stato di approdo. Ciò premesso, fa presente che lo schema di decreto legislativo in esame si compone di 14 articoli e

di quattro allegati. L'articolo 1 definisce l'ambito di applicazione della disciplina e specifica che 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, mentre gli articoli da 3 a 7 recano la disciplina concernente le ispezioni. In particolare, ricorda che 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, mentre l'articolo 4 disciplina le eccezioni all'obbligo di ispezione, prevedendo che l'autorità competente locale, individuata nelle Capitanerie di porto e negli Uffici circondariali marittimi, possa tenere conto delle risultanze di visite ai servizi di bordo effettuate nei sei mesi precedenti. L'articolo 5 delinea il sistema di ispezioni periodiche. In particolare, prevede che le navi rientrate 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'articolo 6 prevede la redazione di un rapporto di ispezione, le cui informazioni devono essere trasmesse ad una apposita 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 co-

stituire, 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 reca disposizioni tariffarie e dispone, in particolare, 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 (UE) 2017/2110. L'articolo 10 introduce un sistema sanzionatorio per punire e scoraggiare le inosservanze delle norme sulla sicurezza della navigazione delle navi in oggetto. L'articolo 11 reca una serie di modifiche al decreto legislativo n. 53 del 2011, per adeguarne il contenuto alle modifiche introdotte dalla direttiva (UE) 2017/2110. L'articolo 12 stabilisce che gli allegati al provvedimento possano essere modificati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare. L'articolo 13 contiene la clausola di invarianza finanziaria mentre, infine, 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. Sono poi abrogati 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 nonché il comma 4 dell'articolo 579 del Codice della navigazione, concernente l'«Inchiesta formale», che vi era stato inserito dall'articolo 14, comma 1, del predetto decreto legislativo n. 28 del 2011. Segnala, infine, che la competenza primaria su questo atto del Governo è della IX Commissione, sicché rinvia alla documentazione predisposta in tale sede dagli Uffici per chi volesse approfondire. Nel rimettersi al dibattito tra i colleghi, ricorda che il termine per esprimere il parere scade il 17 febbraio.

Matteo Luigi BIANCHI (LEGA), analogamente a quanto già dichiarato con riferimento all'Atto n. 140, testé esaminato, si esprime in senso favorevole sul contenuto dello schema di decreto in titolo, che appare in linea con l'impostazione del precedente Governo e che non presenta profili critici con riguardo alle competenze della Commissione XIV. Preannuncia pertanto la disponibilità del proprio gruppo a procedere già nella seduta odierna alla votazione di una proposta di parere favorevole.

Sergio BATTELLI, *presidente*, constatato che il relatore si riserva di presentare una proposta di parere in un momento successivo, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 15.

SEDE CONSULTIVA

Martedì 4 febbraio 2020. — Presidenza del presidente Sergio BATTELLI.

La seduta comincia alle 15.

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo di partenariato sulle relazioni e la cooperazione tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da una parte, e la Nuova Zelanda, dall'altra, fatto a Bruxelles il 5 ottobre 2016.

C. 2119 Governo, approvato dal Senato.

(Parere alla III Commissione).

(Esame e conclusione – Parere favorevole).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in titolo.

Antonella PAPIRO (M5S), *relatrice*, fa presente che la Commissione è oggi convocata per esprimere il parere alla III Commissione Affari esteri e comunitari sul disegno di legge recante ratifica ed esecuzione dell'Accordo di partenariato sulle relazioni e la cooperazione (*Partnership Agreement on Relations and Cooperation-PARC*) tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da una parte, e la Nuova Zelanda, dall'altra, fatto a Bruxelles il 5 ottobre 2016.

Fa presente che il disegno di legge di autorizzazione alla ratifica è stato approvato all'unanimità dal Senato il 25 settembre 2019. L'Accordo è volto ad elevare le relazioni bilaterali al livello di partenariato rafforzato, creando una cornice giuridica adeguata a disciplinare la cooperazione politica, quella economico-commerciale e quella settoriale fra le Parti ed è destinato a sostituire la Dichiarazione congiunta sulle relazioni e la cooperazione, adottata il 21 settembre 2007. Il PARC è pertanto finalizzato ad accrescere l'impegno dell'Unione europea e degli Stati membri nei confronti della Nuova Zelanda, e rappresenta un ulteriore progresso nella direzione di un maggiore coinvolgimento politico ed economico dell'Unione in Asia-Oceania. Segnala che in attesa della sua entrata in vigore, le Parti hanno concordato l'applicazione provvisoria, a decorrere dal 12 gennaio 2017, di clausole che riguardano il dialogo politico, la cooperazione nell'ambito delle organizzazioni internazionali e regionali e il funzionamento del Comitato misto.

Illustra quindi il contenuto dell'Accordo, che si compone di 60 articoli,

suddivisi in 10 Titoli. Per quanto riguarda il disegno di legge di ratifica, ricorda che esso si compone di quattro articoli: gli articoli 1 e 2 contengono, rispettivamente, l'autorizzazione alla ratifica e l'ordine di esecuzione dell'Accordo; l'articolo 3 reca la clausola di invarianza finanziaria, mentre l'articolo 4, dispone in ordine all'entrata in vigore. Conclusivamente, nell'auspicare una rapida approvazione definitiva del disegno di legge di autorizzazione alla ratifica di questo importante accordo di partenariato, rileva che, per quanto di competenza della Commissione XIV, non sussistono profili ostativi al suo ulteriore corso. Per tale ragione, se non vi sono obiezioni, propone di esprimere già in questa seduta un parere favorevole.

Nessun altro chiedendo di intervenire, la Commissione approva la proposta di parere favorevole della relatrice.

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo di partenariato globale e rafforzato tra l'Unione europea e la Comunità europea dell'energia atomica e i loro Stati membri, da una parte, e la Repubblica d'Armenia, dall'altra, con Allegati, fatto a Bruxelles il 24 novembre 2017.

C. 2120 Governo, approvato dal Senato.

(Parere alla III Commissione).

(Esame e conclusione – Parere favorevole).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in titolo.

Filippo SENSI (PD), *relatore*, fa presente che la Commissione è oggi convocata per esprimere il parere alla III Commissione sul disegno di legge recante ratifica ed esecuzione dell'Accordo di partenariato globale e rafforzato tra l'Unione Europea e la comunità europea dell'energia atomica e i loro Stati membri, da una parte, e la Repubblica d'Armenia, dall'altra, con allegati, sottoscritto a latere del V Vertice del Partenariato orientale, tenutosi il 24 novembre 2017 a Bruxelles. Rammenta che già nel 2013, dopo tre anni di negoziato, l'Unione europea e l'Armenia avreb-

bero dovuto firmare un Accordo di associazione che prevedeva, tra l'altro, un accordo di libero scambio globale e approfondito (DCFTA). Tuttavia, poco prima del Vertice di Vilnius, l'Armenia decise di non firmare l'accordo, preferendo aderire all'Unione Doganale (poi evolutasi in Unione Economica Eurasiatica, UEE) proposta dalla Federazione Russa, che risultava incompatibile con l'area di libero scambio prevista dall'Accordo di associazione con l'Unione europea. Da allora si è iniziato a valutare un nuovo quadro legislativo per le relazioni tra Unione europea e Armenia che sostituisse l'obsoleto Accordo di Partenariato e Associazione del 1996, ma compatibile con la *membership* armena nell'UEE. I negoziati per un nuovo Accordo, avviati il 7 dicembre 2015, hanno inteso ottimizzare i positivi risultati maturati nel corso dei precedenti negoziati per l'AA/DCFTA, utilizzando la leva dell'innovativo approccio della nuova Politica europea di vicinato (PEV), volto ad individuare strumenti diversi di cooperazione per quei *partner* non pronti o non disponibili ad intese che implicino un accordo di libero scambio. Si tratta del primo accordo firmato dall'Unione europea con un Paese membro dell'Unione economica euro-asiatica e, sotto questo profilo, rappresenta un modello esemplificativo che si adatta ad un contesto internazionale diversificato. La nuova intesa è imperniata sui cardini del dialogo politico e della cooperazione in politica estera e di sicurezza, nonché del commercio e della cooperazione settoriale. In particolare, l'Accordo, basato sui principi dell'economia di mercato, è finalizzato a promuovere la cooperazione in numerosi settori – dalla sanità all'ambiente, dall'energia ai trasporti, dalla cultura agli affari sociali – coprendo anche aspetti specifici quali la cooperazione giuridica, la lotta al riciclaggio di denaro, al crimine organizzato e alla corruzione. L'Accordo di partenariato globale e rafforzato è entrato in vigore in via provvisoria il 1° giugno 2018; sinora si sono tenute due riunioni del Consiglio di Cooperazione UE/Armenia, il 13 giugno 2018 e il 18 giugno 2019. Esso definisce la

cornice giuridica e istituzionale della cooperazione tra Armenia e Unione europea ed è costituito da un preambolo, 386 articoli divisi in otto titoli, dodici allegati e due protocolli, di cui illustra il contenuto. Per quanto riguarda che il disegno di legge di ratifica, approvato dal Senato il 25 settembre 2019, ricorda che esso si compone di quattro articoli che contengono l'autorizzazione alla ratifica, l'ordine di esecuzione dell'Accordo; la clausola di invarianza finanziaria e l'entrata in vigore. Conclusivamente, nell'auspicare una rapida approvazione definitiva del disegno di legge di autorizzazione alla ratifica di questo importante accordo, che contribuisce a rafforzare il dialogo politico e gli scambi commerciali, ma anche a dare impulso alle riforme avviate dall'Armenia, rileva che, per quanto di competenza della Commissione XIV, non sussistono profili ostativi al suo ulteriore corso. Per tale ragione, se non vi sono obiezioni, propone di esprimere già in questa seduta un parere favorevole.

Nessun altro chiedendo di intervenire, la Commissione approva la proposta di parere favorevole del relatore.

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo che istituisce la Fondazione internazionale tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da una parte, ed i Paesi dell'America latina e dei Caraibi, dall'altra, fatto a Santo Domingo il 25 ottobre 2016.

C. 2122 Governo, approvato dal Senato.

(Parere alla III Commissione).

(Esame e conclusione – Parere favorevole).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in titolo.

Sergio BATTELLI, *presidente*, ricorda che la Commissione inizia oggi l'esame, ai fini del parere da rendere alla II Commissione, del disegno di legge C. 2122 Governo, approvato dal Senato, recante ratifica ed esecuzione dell'Accordo che istituisce la Fondazione internazionale (« Fondazione UE-ALC ») tra l'Unione eu-

ropea e i suoi Stati membri, da una parte, ed i paesi dell'America Latina e dei Caraibi, dall'altra, fatto a Santo Domingo il 25 ottobre 2016.

In sostituzione della relatrice, Rosalba De Giorgi, impossibilitata a partecipare alla seduta odierna, illustra il contenuto del disegno di legge, rilevando come la costituzione della citata Fondazione UE-ALC sia stata convenuta tra le Parti, nel quadro del partenariato strategico fra l'Unione europea e la Comunità di Stati latino-americani e dei Caraibi (CELAC), in occasione del VI Summit UE-ALC svoltosi il 18 maggio 2010 con l'obiettivo favorire la conoscenza e la comprensione reciproche, di accrescere la visibilità di tali regioni e del partenariato che le lega, nonché di realizzare le priorità di cooperazione stabilite nei vertici tra l'Unione europea e la CELAC, promuovendo altresì lo sviluppo di strategie comuni, l'organizzazione di conferenze, lo svolgimento di ricerche e studi, lo scambio e la costituzione di reti tra rappresentanti della società civile e altri attori. La Fondazione è stata inizialmente costituita come organismo tedesco di diritto civile, ad Amburgo nel 2011, in attesa della conclusione dell'accordo internazionale costitutivo necessario per trasformarla in un'organizzazione internazionale. Illustra quindi il contenuto dell'Accordo entrato in vigore il 17 maggio 2019, che si compone di un breve preambolo e di 30 articoli. Nell'auspicare una rapida approvazione del disegno di legge di autorizzazione alla ratifica dell'accordo, che s'inserisce nella più ampia cornice delle relazioni bi-regionali tra l'Unione europea ed il continente Latino-Americano, caratterizzato da rilevanti e significative presenze di comunità di connazionali e di loro discendenti, rileva, infine, che, per quanto di competenza della Commissione, non sussistono profili ostativi al suo ulteriore corso. Per tale ragione, se non vi sono obiezioni, propone di esprimere già in questa seduta un parere favorevole.

Nessuno chiedendo di intervenire, la Commissione approva la proposta di parere favorevole.

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo di cooperazione sul partenariato e sullo sviluppo tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da una parte, e la Repubblica islamica di Afghanistan, dall'altra, fatto a Monaco il 18 febbraio 2017.

C. 2230 Governo, approvato dal Senato.

(Parere alla III Commissione).

(Esame e conclusione – Parere favorevole).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in titolo.

Filippo SENSI (PD), *relatore*, fa presente che la Commissione è convocata per esprimere il parere alla III Commissione sul disegno di legge recante ratifica ed esecuzione dell'Accordo di cooperazione sul partenariato e sullo sviluppo tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da una parte, e la Repubblica islamica di Afghanistan, dall'altra, fatto a Monaco il 18 febbraio 2017. L'Accordo di cooperazione sul partenariato e sullo sviluppo – *Cooperation agreement on partnership and development* (CAPD), frutto di un iter negoziale iniziato nel novembre del 2011 e concluso il 28 aprile 2015, è volto a delineare il quadro giuridico per la cooperazione UE-Afghanistan, confermando, altresì, l'impegno dell'Unione europea a favore del futuro sviluppo dell'Afghanistan durante il cosiddetto « decennio di trasformazione » (2015-2024) e oltre, essendo prevista la possibilità che esso venga prorogato automaticamente per periodi di cinque anni. L'accordo, pertanto, è destinato a fornire la base per il sostegno continuo dell'Unione europea all'Afghanistan nell'attuazione del proprio programma di riforme. Ricorda, quindi, che nella relazione illustrativa viene precisato che l'Accordo è in applicazione provvisoria dal 1° dicembre 2017 limitatamente alle materie che rientrano nella competenza dell'Unione; il Parlamento afgano ha ratificato l'Accordo il 18 luglio 2017, mentre quanto ai Paesi membri Ue, non hanno sino ad ora notificato l'espletamento delle procedure giuridiche interne per la ratifica Belgio, Danimarca, Grecia, Cipro, Paesi Bassi, Austria, Slovacchia e Svezia, oltre

che il Regno Unito che non fa tuttavia ora più parte dell'Unione. Analogamente ad altri accordi conclusi dall'Unione europea con i Paesi *partner*, esso stabilisce obiettivi e clausole politiche basati su valori comuni e condivisi. L'Unione europea e l'Afghanistan ribadiscono il loro impegno nella tutela dei diritti umani e delle libertà fondamentali, nella lotta al terrorismo e alla non proliferazione. Il rispetto dei principi democratici, nonché del diritto internazionale e dei principi stabiliti nella Carta delle Nazioni Unite, costituiscono la base per la cooperazione ai sensi dell'Accordo. In questa prospettiva, esso contempla forme di cooperazione in una vasta gamma di settori quali la cooperazione allo sviluppo, il commercio e gli investimenti, la giustizia e lo Stato di diritto, comprendendo non solo clausole dettagliate sulla lotta contro la criminalità organizzata, il riciclaggio di denaro e il traffico di sostanze stupefacenti, ma anche un incremento della cooperazione in materia di migrazione, con esplicito riferimento alla conclusione di un accordo di riammissione. L'intesa è dunque finalizzata ad istituire un partenariato per rafforzare il dialogo politico tra l'Unione europea e l'Afghanistan, per migliorare le relazioni fra le Parti e per sviluppare la cooperazione bilaterale in un'ampia gamma di settori anche al fine di promuovere la collaborazione in ambito multilaterale e di incoraggiare l'inserimento del Paese asiatico nel sistema economico internazionale. L'Accordo si compone di sessanta articoli, suddivisi in nove titoli, di cui illustra il contenuto. Per quanto riguarda che il disegno di legge di ratifica, approvato all'unanimità dall'altro ramo del Parlamento il 30 ottobre scorso, ricorda che esso si compone di quattro articoli: gli articoli 1 e 2 contengono, rispettivamente, l'autorizzazione alla ratifica e l'ordine di esecuzione dell'Accordo; l'articolo 3 reca la clausola di invarianza finanziaria e l'articolo 4, infine, dispone circa l'entrata in vigore della legge di ratifica. Conclusivamente, nell'auspicare una rapida approvazione definitiva del disegno di legge di autorizzazione alla

ratifica di questo importante accordo, che conferma l'impegno dell'Unione europea nei confronti del futuro sviluppo del Paese, chiamato a fronteggiare la difficile sfida della stabilizzazione durante il « decennio di trasformazione », rileva che, per quanto di competenza della Commissione XIV, non sussistono profili ostativi al suo ulteriore corso. Per tale ragione, se non vi sono obiezioni, propone di esprimere già in questa seduta un parere favorevole.

Guido Germano PETTARIN (FI), tiene a sottolineare, anche alla luce dell'esperienza maturata quale presidente del gruppo interparlamentare Italia-Afghanistan, l'importanza di procedere rapidamente alla ratifica dell'accordo in oggetto, anche considerata la delicatissima situazione in quel paese. A tale proposito, al fine di rappresentare quanto sia vitale per l'Afghanistan la cooperazione internazio-

nale, evidenzia a titolo esemplificativo come grazie all'impegno italiano sia stato possibile promuovere l'alfabetizzazione della popolazione, consentendo in particolare a centinaia di migliaia di ragazze di frequentare la scuola e di dimostrare il loro valore.

Nessun altro chiedendo di intervenire, la Commissione approva la proposta di parere favorevole del relatore.

La seduta termina alle 15.15.

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

Martedì 4 febbraio 2020.

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 15.15 alle 15.50.