

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INDAGINE CONOSCITIVA:

Indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale.

Audizione di rappresentanti della Conferenza delle regioni e delle province autonome
(Svolgimento e conclusione) 120

AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione dell'Amministratore Unico di ENAV SpA, Massimo Garbini, sulla situazione e sulle prospettive di ENAV 121

SEDE CONSULTIVA:

Sull'ordine dei lavori 121

Ratifica ed esecuzione della Convenzione dell'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL) n. 186 sul lavoro marittimo, con Allegati, adottata a Ginevra il 23 febbraio 2006 nel corso della 94^a sessione della Conferenza generale dell'OIL, nonché norme di adeguamento interno. C. 1328 Governo, approvato dal Senato (Parere alle Commissioni III e XI) (*Esame, ai sensi dell'articolo 73, comma 1-bis, del Regolamento, e conclusione – Parere favorevole*) 122

AVVERTENZA 125

INDAGINE CONOSCITIVA

Mercoledì 24 luglio 2013. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META.

La seduta comincia alle 14.

Indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale.

Audizione di rappresentanti della Conferenza delle regioni e delle province autonome.

(Svolgimento e conclusione).

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione di impianti audiovi-

sivi a circuito chiuso, la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati e la trasmissione diretta sulla web-tv della Camera dei deputati.

Introduce, quindi, l'audizione.

Sergio VETRELLA, *Coordinatore della Commissione Infrastrutture, mobilità e governo del territorio della Conferenza delle Regioni e delle Province autonome e assessore ai Trasporti e Attività produttive della Regione Campania*, svolge una relazione sui temi oggetto dell'audizione.

Intervengono quindi i deputati Ivan CATALANO (M5S), Paolo GANDOLFI (PD), Paolo COPPOLA (PD), Matteo MAURI (PD) e il presidente Michele Pompeo META.

Sergio VETRELLA, *Coordinatore della Commissione Infrastrutture, mobilità e governo del territorio della Conferenza delle Regioni e delle Province autonome e assessore ai Trasporti e Attività produttive della Regione Campania* e Luca BRAIA, *Assessore alle infrastrutture, opere pubbliche e mobilità della Regione Basilicata* rispondono ai quesiti posti, fornendo ulteriori precisazioni.

Michele Pompeo META, *presidente*, ringrazia i rappresentanti della Conferenza delle regioni e delle province autonome per il loro intervento.

Dichiara quindi conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 14.50.

N.B.: Il resoconto stenografico della seduta è pubblicato in un fascicolo a parte.

AUDIZIONI INFORMALI

Mercoledì 24 luglio 2013.

Audizione dell'Amministratore Unico di ENAV SpA, Massimo Garbini, sulla situazione e sulle prospettive di ENAV.

L'audizione informale è stata svolta dalle 14.50 alle 15.55.

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 24 luglio 2013. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META, indi del vicepresidente Deborah BERGAMINI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Erasmo D'Angelis.

La seduta comincia alle 15.55.

Sull'ordine dei lavori.

Michele Pompeo META, *presidente*, prima di passare all'esame in sede consultiva del disegno di legge di ratifica in materia di lavoro marittimo, segnala, per quanto riguarda i lavori della Commissione, che la Commissione giustizia dovrebbe trasmettere entro la mattina di domani, il testo base delle proposte di legge C. 925 e abbinate, in materia di diffamazione a mezzo stampa, come risultante dagli emendamenti approvati dalla medesima Commissione nel corso dell'esame in sede referente. In tale ipotesi propone di convocare un'apposita seduta della Commissione nella giornata stessa di domani ai fini dell'esame in sede consultiva delle citate proposte di legge, in considerazione del fatto che esse risultano inserite nel calendario dell'Assemblea a partire da venerdì 26 luglio.

La Commissione concorda.

Michele Pompeo META, *presidente*, segnala quindi al rappresentante del Governo che l'Ufficio di presidenza nella riunione di ieri ha ritenuto opportuno che la Commissione esamini il contratto di programma 2012-2014, parte servizi, con RFI, che è stato assegnato in data 19 luglio, alla ripresa dei lavori a settembre, tenuto conto anche dell'ampiezza e della complessità del documento. Dal momento che il termine per l'espressione del parere della Commissione risulta fissato al 18 agosto 2013, invita il rappresentante del Governo ad impegnarsi nel senso che il Ministero non procederà all'approvazione del contratto di programma prima dell'espressione del parere da parte della Commissione. Fa presente che la Commissione, per parte propria, si impegna a pervenire in ogni caso all'espressione del parere entro il mese di settembre 2013.

Il sottosegretario Erasmo D'ANGELIS si impegna nel senso indicato dal presidente.

Ratifica ed esecuzione della Convenzione dell'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL) n. 186 sul lavoro marittimo, con Allegati, adottata a Ginevra il 23 febbraio 2006 nel corso della 94ma sessione della Conferenza generale dell'OIL, nonché norme di adeguamento interno.

C. 1328 Governo, approvato dal Senato.

(Parere alle Commissioni III e XI).

(Esame, ai sensi dell'articolo 73, comma 1-bis, del Regolamento, e conclusione – Parere favorevole).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Roberta OLIARO (SCpI), *relatore*, fa presente che la IX Commissione è chiamata ad esprimere il proprio parere in sede consultiva sulla Convenzione sul lavoro marittimo adottata il 23 febbraio 2006 dalla 94a sessione marittima della Conferenza internazionale dell'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL), riunitasi a Ginevra. Rileva che la Convenzione opera il « consolidamento » di una serie di *global standards*, che già figurano in 37 delle convenzioni marittime adottate dall'OIL fra il 1920 e il 1996 e rappresenta il quarto pilastro giuridico-internazionale in materia di navigazione marittima, insieme a tre delle più importanti convenzioni adottate dall'Organizzazione marittima internazionale (OMI), ossia la Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974, la Convenzione internazionale sugli standard di addestramento, certificazione e tenuta della guardia del 1978 e la Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da navi del 1973. In particolare, fa presente che le disposizioni della Convenzione disciplinano: le condizioni minime richieste in occasione dell'assunzione; le condizioni di occupazione e i diritti del lavoratore; l'alloggio a bordo; la protezione sociale; la definizione delle responsabilità nell'applicazione della convenzione.

Osserva che la Convenzione si applica a tutte le navi, di proprietà pubblica o privata, impiegate normalmente in attività

commerciali, ad esclusione delle navi dedite alla pesca o attività analoghe, delle navi tradizionali e delle navi da guerra ed ausiliarie; sono soggetti alle sue disposizioni tutti i marittimi, compresi gli individui non direttamente coinvolti nella navigazione e conduzione dell'imbarcazione, ma che comunque lavorano a bordo.

Sottolinea che gli articoli III e IV costituiscono una sorta di statuto dei diritti della gente di mare: le norme ivi contenute riconoscono alcuni diritti fondamentali dei marittimi che ogni legislazione interna è tenuta a garantire, dalla libertà di associazione al diritto di contrattazione collettiva, all'eliminazione di ogni forma di lavoro forzato o obbligatorio e della discriminazione in materia di impiego e occupazione, nonché all'abolizione effettiva del lavoro minorile. Sono inoltre sanciti alcuni diritti sociali e in materia di impiego, segnatamente il diritto a condizioni di lavoro eque e dignitose, alla tutela della salute, alle cure mediche e alle misure previdenziali, nonché ad un luogo di lavoro sicuro e senza pericoli.

Evidenzia che i cinque titoli che formano il Codice stabiliscono norme minime relative a tutti i settori inerenti la vita e l'impiego a bordo delle navi: condizioni di lavoro, alloggi, strutture ricreative e vitto, tutela della salute, assistenza medico-sociale e protezione della sicurezza sociale. Ai marittimi è altresì riconosciuta la possibilità di contribuire attivamente alla piena osservanza del loro diritto ad un lavoro decente, grazie alla facoltà di presentare reclami a bordo della nave e a terra, una volta attraccati nel porto di uno Stato contraente. La Convenzione riconosce pienamente anche il diritto dei marittimi al benessere, in particolare grazie alla possibilità di fruire di adeguate strutture sociali di assistenza nei porti e di beneficiare dell'operato di appositi Comitati sociali di assistenza, previsti a livello portuale, regionale e nazionale.

Rileva come essenziali per un corretto funzionamento della Convenzione siano infine le disposizioni sull'adempimento e sull'applicazione dei principi e diritti previsti, fissate dal titolo V del codice. In via

primaria grava sullo Stato di bandiera la responsabilità di garantire che a bordo delle sue navi siano adempiuti gli obblighi previsti dalla Convenzione, conformemente al principio di diritto internazionale generale, codificato dalla Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare del 1982, in base al quale ciascuno Stato esercita in modo efficace la propria giurisdizione e il proprio controllo sulle questioni amministrative, tecniche e sociali sulle navi battenti la propria bandiera (articolo 94). Fa presente che lo Stato di bandiera è a tal fine tenuto a stabilire un sistema di ispezione e certificazione attestante il rispetto delle condizioni di vita e di lavoro dei marittimi a bordo di tutte le sue navi, anche se può delegare tali funzioni a delle «organizzazioni riconosciute». La Convenzione affianca a tale responsabilità il controllo dello Stato di approdo; si ricorderà, in proposito, che il «Port State Control» si è affermato originariamente in materia di prevenzione dell'inquinamento marino e salvaguardia della vita umana in mare quale meccanismo di attuazione complementare inteso a porre rimedio ai frequenti inadempimenti degli Stati di bandiera.

Con riferimento ai contenuti del disegno di legge di ratifica, segnala che lo stesso, oltre alle consuete clausole dell'autorizzazione alla ratifica (articolo 1) e dell'ordine di esecuzione (articolo 2), contiene anche, al capo II (artt. 3-7), disposizioni di adeguamento dell'ordinamento interno italiano al contenuto della Convenzione. In particolare l'articolo 3, comma 1, novella l'articolo 368 del codice della navigazione, al fine di prevedere che la disciplina del rimpatrio di stranieri arruolati su navi italiane, di cui al Libro II, Titolo IV, Capo V del codice, trovi sempre applicazione e non, come attualmente previsto, solo a condizione di reciprocità (ossia a condizione che lo Stato di cui lo straniero arruolato è cittadino assicuri eguale trattamento ai cittadini italiani arruolati su navi che battono la sua bandiera). I commi 2 e 3 del medesimo articolo novellano gli articoli 1091 e 1094 del codice, che disciplinano i delitti, ri-

spettivamente, di diserzione e di inosservanza di ordine da parte di componente dell'equipaggio, circoscrivendo l'ambito di applicazione della sanzione penale della reclusione alle sole condotte che cagionino un pericolo per la vita e l'incolumità fisica delle persone ovvero per la sicurezza della navigazione. Nei casi in cui la diserzione e l'inosservanza dell'ordine assumano minore gravità, in considerazione alle conseguenze che tali comportamenti determinano, il disegno di legge in esame non prevede la reclusione, come disposto dal testo dei due articoli attualmente vigente, ma sanzioni amministrative pecuniarie. Più in particolare, per quanto concerne la diserzione, è mantenuta la pena da uno a tre anni se il delitto, come si è detto, è causa di pericolo per la vita e l'incolumità fisica delle persone ovvero per la sicurezza della navigazione. Si prevede, invece, se dal fatto deriva una notevole difficoltà nel servizio della navigazione, in luogo della reclusione fino ad un anno stabilita dalla disciplina attualmente vigente, la sanzione amministrativa pecuniaria da 3.000 a 10.000 euro e, se dal fatto deriva un grave turbamento in un servizio pubblico o di pubblica necessità, in luogo della reclusione da uno a due anni, la sanzione amministrativa pecuniaria da 5.000 a 25.000.

Per quanto riguarda l'inosservanza di ordine da parte di un componente dell'equipaggio, il disegno di legge prevede la reclusione da sei mesi a tre anni, quando il delitto è causa di pericolo per la vita o per l'incolumità delle persone ovvero per la sicurezza del mezzo e la pena più severa della reclusione da uno a quattro anni se l'ordine è stato impartito per la salvezza della nave, del galleggiante o dell'aeromobile o per prestare soccorso a un mezzo o a una persona. Nei casi in cui, invece, non si mettano in pericolo i suddetti beni primari e le condotte siano esclusivamente lesive dell'efficienza e del buon andamento dell'organizzazione di bordo, la sanzione penale attualmente prevista viene anche qui sostituita da una sanzione amministrativa pecuniaria. In dettaglio, in caso di inosservanza di ordine

concernente un servizio tecnico della nave, del galleggiante o dell'aeromobile si passa dalla reclusione fino a tre mesi alla sanzione pecuniaria da 1.000 a 5.000 euro. In caso di inosservanza di ordine in occasione di servizio concernente la manovra si passa dalla reclusione da uno a sei mesi alla sanzione da 3.000 a 10.000 euro. In caso di inosservanza di ordine che comporti una notevole difficoltà alla navigazione o un grave turbamento in un servizio pubblico o di pubblica necessità si passa dalla reclusione da sei mesi a tre anni alla sanzione da 5.000 a 25.000 euro. Le modifiche del codice della navigazione qui richiamate accolgono gli indirizzi formulati dal Comitato europeo dei diritti sociali del Consiglio d'Europa.

Segnala che nel corso dell'*iter* al Senato è stata soppressa una norma (articolo 4 del disegno di legge originario) riguardante i lavoratori extracomunitari non residenti nell'Unione europea la quale, modificando l'articolo 3, comma 2, del decreto legge n. 457 del 1997, prevedeva l'applicazione ai contratti di lavoro per questi soggetti comunque della legge regolatrice del contratto di arruolamento, anziché della legge scelta dalle parti.

L'articolo 4 del testo attuale porta da quindici a sedici anni l'età minima richiesta per l'iscrizione nelle matricole della gente di mare. Il comma 1 modifica in tal senso l'articolo 119 del codice della navigazione. Il comma 2 modifica il regolamento recante la disciplina del collocamento della gente di mare, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 2006, n. 231, innalzando da 15 a 16 anni l'età minima di ammissione alle qualifiche di mozzo e di piccolo di camera.

L'articolo 5 reca modifiche in materia di certificazione medica dei marittimi e assistenza sanitaria a bordo. Mentre attualmente il certificato medico attestante l'idoneità dei marittimi a lavorare a bordo delle navi ha sempre durata di due anni dalla data del rilascio, il comma 1, pur conservando in via generale il suddetto termine di durata di due anni, lo riduce a un anno per i marittimi che hanno meno di diciotto anni. Inoltre, con decreto mi-

nisteriale potrà essere previsto un periodo di validità più breve anche in considerazione delle specifiche mansioni svolte dal marittimo. Sempre a un decreto ministeriale è rimessa la disciplina dei casi in cui, per comprovate ragioni di urgenza ovvero se il periodo di validità del certificato scada nel corso di un viaggio, un marittimo può essere autorizzato a lavorare sulla base di certificazione medica provvisoria, valida fino al porto di scalo successivo e di durata comunque non superiore a tre mesi. Ai sensi del comma 2, le navi passeggeri che effettuino navigazione internazionale breve e lunga devono avere a bordo un medico qualificato responsabile dell'assistenza sanitaria.

L'articolo 6 abroga l'articolo 36 della legge n. 1045 del 1939 (in materia di condizioni per l'igiene e l'abitabilità degli equipaggi a bordo delle navi mercantili nazionali), che risulta in palese contrasto con la Costituzione. Infatti, la disposizione della quale si prevede l'abrogazione stabilisce che « Qualora tra i componenti l'equipaggio vi siano persone di colore a queste dovranno essere riservate sistemazioni di alloggio, di lavanda e igieniche, separate da quelle del restante personale e rispondenti ai loro usi e costumi. Per tale personale di colore dovrà altresì esservi a bordo il modo di confezionare il vitto secondo le sue abitudini e i suoi costumi. ».

L'articolo 7 reca la copertura finanziaria per gli oneri derivanti dalle spese di missione connesse alla partecipazione di rappresentanti designati dal Governo alle riunioni del Comitato tripartito speciale, presso l'OIL, avente la funzione di seguire permanentemente l'applicazione della Convenzione. Tali oneri, valutati in 1.480 euro per l'anno 2013 e in euro 2.960 a decorrere dall'anno 2014 sono coperti a valere dell'accantonamento del fondo speciale di parte corrente relativo al Ministero degli esteri (comma 1). È anche prevista (comma 2) una clausola di monitoraggio degli oneri e di salvaguardia in caso di eventuali incrementi degli stessi rispetto alla valutazione compiuta al comma 1. In conclusione, per le ragioni

evidenziate nel corso dell'illustrazione dei contenuti del disegno di legge in esame, propone di esprimere su di esso parere favorevole.

Mario TULLO (PD), nel sottolineare l'importanza del provvedimento che reca una tutela del lavoro marittimo, preannuncia il voto favorevole del proprio gruppo sulla proposta di parere favorevole del relatore. Evidenzia altresì l'opportunità che sia proseguito il percorso avviato già da molti anni volto a garantire ai marittimi il diritto di voto.

Deborah BERGAMINI, *presidente*, concorda con quanto detto dal collega Tullo e accoglie l'invito a proseguire il percorso da lui indicato.

Andrea VECCHIO (SCpI), nel concordare con quanto detto dal collega Tullo, ritiene che debbano essere rivisitate le modalità di comunicazione dei risultati delle consultazioni elettorali, evidenziando che in altri Paesi, a differenza dell'Italia, la comunicazione definitiva su tali risultati è assai più rapida.

Il sottosegretario Erasmo D'ANGELIS, nell'evidenziare che si tratta di un provvedimento assai importante e significativo, concorda con la proposta di parere favorevole del relatore.

La Commissione approva la proposta di parere favorevole del relatore.

Deborah BERGAMINI, *presidente*, esprime soddisfazione per l'approvazione unanime del parere favorevole proposto dal relatore.

La seduta termina alle 16.20.

AVVERTENZA

Il seguente punto all'ordine del giorno non è stato trattato:

SEDE CONSULTIVA

Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea – Legge di delegazione europea 2013.

C. 1326 Governo, approvato dal Senato.

Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea – Legge europea 2013.
C. 1327 Governo, approvato dal Senato.

Relazione consuntiva sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea relativa all'anno 2012.

Doc. LXXXVII, n. 1.