

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

Sui lavori della Commissione	128
DL 55/2018: Ulteriori misure urgenti a favore delle popolazioni dei territori delle Regioni Abruzzo, Lazio, Marche ed Umbria, interessati dagli eventi sismici verificatisi a far data dal 24 agosto 2016. C. 804 Governo, approvato dal Senato (Parere alla VIII Commissione) (<i>Esame e conclusione</i>)	129
ALLEGATO (<i>Parere approvato</i>)	137

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2016/1629 che stabilisce i requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna, che modifica la direttiva 2009/100/CE e che abroga la direttiva 2006/87/CE. Atto n. 31 (<i>Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio</i>)	131
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	136

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 11 luglio 2018. — Presidenza del vicepresidente Diego DE LORENZIS. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Michele Dell'Orco.

La seduta comincia alle 14.40.

Sui lavori della Commissione.

Diego DE LORENZIS, *presidente*, facendo seguito a quanto già segnalato in occasione della riunione dell'Ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, ricorda che per supportare lo svolgimento del lavoro parlamentare i deputati dispongono di numerosi servizi informatici, i quali sono messi a disposizione attraverso il Portale *intranet* dedicato.

I principali servizi sono disponibili anche per dispositivi *tablet* e *smartphone* attraverso apposite *app*. Si tratta in particolare delle seguenti: *geoCamera*, per la consultazione dei documenti di seduta dell'Assemblea e delle Commissioni e per la presentazione degli atti di iniziativa parlamentare; *geoDoc*, per la distribuzione della documentazione inerente all'attività parlamentare realizzata dai Servizi di documentazione della Camera; *CDNews*, per la fruizione dei servizi stampa (agenzie di stampa; rassegne stampa e archivio stampa).

La *app geoCamera* è costituita di « moduli » dedicati alle principali funzioni parlamentari: *geoComm*, che rende disponibili i documenti di seduta delle Commissioni di cui ciascun deputato fa parte (ivi compresi i documenti riservati); *geoAula*, che risponde alle medesime funzioni, con riferimento ai lavori dell'Aula; *geoSind*, che consente di presentare gli atti di sindacato ispettivo e di indirizzo, compilandoli direttamente sulla

app; geoPDL, per la presentazione delle proposte di legge; geoEme, per la presentazione degli emendamenti alle proposte di legge (di prossima attivazione).

Attraverso la *app* sono resi immediatamente disponibili anche servizi di carattere generale, come la Rassegna stampa quotidiana, l'elenco telefonico interno e la *web-tv* della Camera.

In particolare, con il modulo *geoComm*, per ogni seduta di Commissione, saranno messi a disposizione dei deputati: proposte di legge, schemi di atti sottoposti alla Camera per il parere; *dossier* prodotti dai servizi di documentazione; relazioni dei relatori, proposte di parere, altri testi di lavoro, memorie presentate, altra documentazione.

L'utilizzo di tali strumenti corrisponde a due finalità principali: meglio supportare il lavoro dei parlamentari fornendo documenti digitali fruibili in modo tempestivo anche fuori dalle sedi parlamentari; rafforzare il processo di trasformazione digitale delle attività e dei processi di lavoro della Camera. Nell'ambito di questo percorso sono stati via via resi digitali documenti che in precedenza avevano una modalità di fruizione esclusivamente cartacea e, in quanto tale limitata all'interno dell'istituzione. La digitalizzazione si è accompagnata, dunque, a una sempre maggiore apertura e pubblicità. In questa legislatura, si potrà – con maggior decisione e con gli adeguati strumenti – portare avanti questo processo volto a ridurre in modo sempre più significativo l'utilizzo della carta nelle diverse attività.

In tale contesto informa che sarà organizzata per la Commissione una presentazione delle funzioni di *geoComm*.

DL 55/2018: Ulteriori misure urgenti a favore delle popolazioni dei territori delle Regioni Abruzzo, Lazio, Marche ed Umbria, interessati dagli eventi sismici verificatisi a far data dal 24 agosto 2016.

C. 804 Governo, approvato dal Senato.

(Parere alla VIII Commissione).

(Esame e conclusione).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Carmela GRIPPA (M5S), *relatrice*, ricorda che la Commissione è chiamata ad esprimere il parere, limitatamente alle parti di competenza, alla VIII Commissione Ambiente, territorio e lavori pubblici sul disegno di legge C. 804, di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 29 maggio 2018, n. 55, recante ulteriori misure urgenti a favore delle popolazioni dei territori delle Regioni Abruzzo, Lazio, Marche ed Umbria, interessati dagli eventi sismici verificatisi a far data dal 24 agosto 2016 ».

Il provvedimento è stato già esaminato in prima lettura dal Senato, che ha apportato notevoli modifiche nonché inserito nuove disposizioni.

Con particolare riferimento alle norme riconducibili agli ambiti di competenza della Commissione, segnala le seguenti disposizioni.

I commi da 3 a 5 dell'articolo 1 prevedono, per i territori dell'Italia centrale (Abruzzo, Lazio, Marche e Umbria) colpiti dagli eventi sismici verificatisi a decorrere dal 24 agosto 2016, la sospensione del pagamento del canone di abbonamento alle radioaudizioni dal 1° gennaio 2018 fino al 31 dicembre 2020 e il recupero delle somme oggetto di sospensione – senza applicazione di sanzioni e interessi – dal 1° gennaio 2021. Prevedono, inoltre, il rimborso degli importi già versati fra il 1° gennaio 2018 e la data di entrata in vigore del decreto-legge.

In particolare, il comma 3, nello stabilire la sospensione indicata nei comuni di cui agli allegati 1, 2 e 2-*bis* del decreto-legge n. 189 del 2016 (legge n. 229 del 2016), fa riferimento al canone di abbonamento alle radioaudizioni di cui al regio decreto-legge n. 246 del 1938 (legge n. 880 del 1938), che riguarda sia gli utenti privati, sia gli abbonamenti per audizioni in locali pubblici od aperti al pubblico.

Circa il recupero delle somme oggetto di sospensione, lo stesso comma 3 dispone che esse sono versate, senza applicazione di sanzioni e interessi, in unica rata o mediante rateizzazione fino a un massimo di ventiquattro rate mensili di pari importo, a decorrere dal 1° gennaio 2021.

In base al comma 4, per gli utenti privati tali modalità di « ripresa » dei versamenti – o, più correttamente, di « recupero » – sostituiscono l'addebito nelle fatture emesse dall'impresa elettrica.

Il medesimo comma 3 dispone che, in caso di insufficiente, tardivo o omesso pagamento di una o più rate, ovvero dell'unica rata, si procede all'iscrizione a ruolo degli importi scaduti e non versati nonché, in tal caso, dei relativi interessi e sanzioni, e alla notifica della relativa cartella, a pena di decadenza, entro il 31 dicembre del terzo anno successivo a quello di scadenza dell'unica rata o del periodo di rateazione.

L'iscrizione a ruolo non è invece eseguita se il contribuente si avvale dell'istituto del ravvedimento.

Il comma 5 demanda infine ad un provvedimento del direttore dell'Agenzia delle entrate – da emanare entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore del decreto-legge – la disciplina delle modalità di rimborso delle somme già versate a titolo di canone di abbonamento Rai nel periodo compreso tra il 1° gennaio 2018 e la medesima data di entrata in vigore, precisando che sulle somme rimborsate non sono dovuti interessi.

Il comma 6 differisce dal 31 maggio 2018 al 1° gennaio 2019 i termini di sospensione del pagamento delle fatture relative ad una serie di servizi, tra cui il servizio di telefonia.

Il comma 6-*bis*, introdotto dal Senato, affida alle Autorità di regolazione competenti in materia dei predetti servizi, tra cui quello di telefonia, il compito di introdurre, con propri provvedimenti, specifiche esenzioni fino alla data del 31 dicembre 2020 a favore delle utenze localizzate in una « zona rossa », istituita mediante apposita ordinanza sindacale nel periodo compreso tra il 24 agosto 2016 e la data di entrata in vigore del comma in esame. Quanto alle modalità di copertura delle esenzioni, la norma dispone che le Autorità procedano attraverso specifiche componenti tariffarie, facendo ricorso, ove opportuno, a strumenti di tipo perequativo.

L'articolo 1-*quater*, introdotto dal Senato, consente la demolizione e la ricostruzione di immobili danneggiati o distrutti dagli eventi sismici verificatisi dal 24 agosto 2016, anche all'interno della fascia di rispetto stradale, in deroga alle norme concernenti le distanze dal confine stradale fuori dai centri abitati.

Si prevede che la deroga sia rilasciata dall'ente proprietario della strada, in sede di Conferenza dei servizi. Infatti sono stabilite dall'articolo 1-*quater* le seguenti condizioni per l'intervento di demolizione e ricostruzione, che dovranno essere pertanto essere oggetto di valutazione: esso non deve creare pregiudizio alla sicurezza stradale e deve rispettare la distanza minima dalla strada non inferiore a quella esistente.

In attesa degli eventuali suggerimenti dei colleghi, propone di esprimere sul provvedimento un parere favorevole.

Diego SOZZANI (FI) evidenzia come la Commissione sia chiamata ad esprimere un parere su disposizioni di contenuto non particolarmente problematico per i profili di competenza.

Al contrario sussistono, a suo giudizio, elementi critici, contenuti in altre disposizioni che potrebbero anche essere modificate da parte della Commissione Ambiente, competente in sede referente sul provvedimento. Al riguardo segnala l'opportunità di attendere, prima dell'espressione del parere, la conclusione dell'esame da parte della Commissione di merito.

Diego DE LORENZIS, *presidente*, avverte che la Commissione, nella seduta odierna procederà all'espressione del parere sul testo del provvedimento come approvato dal Senato. Qualora venissero apportate modifiche rilevanti su parti di competenza della Commissione, sarà possibile esprimere un nuovo parere sul testo come modificato.

Carlo FIDANZA (FdI), nell'esprimere un giudizio positivo sul complesso del provvedimento, non ritiene di avere particolari osservazioni sulle disposizioni di

competenza della Commissione trasporti. Più in generale auspica, peraltro, che il testo possa essere migliorato anche nella fase di esame in Assemblea.

Luciano PIZZETTI (PD) evidenzia come nel corso dell'esame del provvedimento presso la Commissione Bilancio siano stati evidenziati alcuni profili problematici relativi ad alcune disposizioni.

Chiede quindi alla presidenza se vi sia la possibilità di rinviare l'espressione del parere al fine di conoscere tali aspetti specifici.

Diego SOZZANI (FI) desidera informare la Commissione che sarà presentato un ordine del giorno in Assemblea relativo all'introduzione di una nuova fermata presso la città di Spoleto sulla linea AV di competenza.

Elena MACCANTI (Lega) ritiene non sussistere profili problematici sulle disposizioni di competenza della Commissione trasporti giudicando quindi opportuno l'espressione del parere nella seduta odierna sul testo attuale.

Carmela GRIPPA (M5S), *relatrice*, formula una proposta di parere favorevole sul provvedimento in esame.

Luciano PIZZETTI (PD) evidenzia la necessità che, nell'ipotesi in cui la Commissione di merito modifichi in misura rilevante il provvedimento anche la Commissione Trasporti possa esaminare le eventuali disposizioni di competenza così come modificate.

Diego DE LORENZIS, *presidente*, assicura al collega Pizzetti che nell'ipotesi da lui prospettata la Commissione trasporti sarà chiamata ad esprimere nuovamente il parere di competenza.

La Commissione approva la proposta di parere della relatrice (*vedi allegato*).

La seduta termina alle 14.55.

ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 11 luglio 2018. — Presidenza del vicepresidente Diego DE LORENZIS. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Michele Del'Orco.

La seduta comincia alle 14.55.

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2016/1629 che stabilisce i requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna, che modifica la direttiva 2009/100/CE e che abroga la direttiva 2006/87/CE.

Atto n. 31.

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

La Commissione inizia l'esame dello schema di decreto.

Guia TERMINI (M5S), *relatrice*, ricorda che la Commissione è chiamata ad esaminare lo schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2016/1629 che stabilisce i requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna, che modifica la direttiva 2009/100/CE e che abroga la direttiva 2006/87/CE.

Lo schema di decreto legislativo, che consta di 26 articoli e nove allegati, è stato predisposto in attuazione della delega contenuta nella legge di delegazione europea 2016-2017 approvata nella XVII legislatura (la legge n. 163 del 2017). In particolare la direttiva è inserita nell'allegato A ed ha come termine di recepimento il 7 ottobre 2018.

Il recepimento di questa direttiva si colloca nel solco della scelta fatta dall'Italia di allinearsi progressivamente alle regole tecniche per le unità navali della navigazione interna, di origine europea. Tale scelta non è obbligatoria per il nostro Paese, non essendo le vie navigabili interne italiane collegate a quelle di altri Stati dell'Unione.

Per lungo tempo l'Italia aveva infatti ritenuto di avvalersi della facoltà di non recepire le direttive europee in materia di requisiti tecnici per le navi della navigazione interna e, sulla base delle medesime considerazioni, non è stata recepita la direttiva 2005/44/CE relativa all'introduzione e all'uso dei servizi di informazione fluviale (RIS).

Queste scelte avevano finito tuttavia per privare la cantieristica nazionale della possibilità di acquisire le conoscenze tecniche (e le certificazioni) necessarie per operare in Europa, pertanto con il decreto legislativo n. 22 del 2009 il nostro Paese aveva deciso di recepire la direttiva 2006/87/CE che regolamentava la materia dando un valido e necessario riferimento tecnico per la costruzione e la gestione delle navi adibite alla navigazione interna, anche in considerazione dello stato di arretratezza in cui versava (e in parte tutt'ora versa) il naviglio esistente sotto il profilo della sicurezza.

La direttiva 2006/87/CE viene abrogata proprio dalla direttiva (UE) 2016/1629 che tuttavia non ne ha stravolto la filosofia. Le più importanti novità riguardano infatti la remissione a un regolamento tecnico della Commissione della definizione dei requisiti tecnici delle unità destinate alla navigazione interna (che erano precedentemente contenuti negli allegati della direttiva, ma che rimangono sostanzialmente invariati), e il rafforzamento del ruolo della Commissione con riguardo all'autorizzazione di specifiche deroghe. Avvalendosi di questa facoltà l'Italia non ha recepito l'articolo 26 che modifica la direttiva della direttiva 2009/100/CE sul reciproco riconoscimento degli attestati di navigabilità rilasciati per le navi della navigazione interna, non recepita dall'Italia.

Passando ad un sintetico esame dei contenuti l'articolo 1, individua le finalità del decreto (attuando l'articolo 1 della direttiva).

L'articolo 2 attua l'articolo 2 della direttiva con riferimento all'ambito applicativo. Il decreto si applica alle unità navali addette alla navigazione interna di lunghezza pari o superiore a 20 metri ovvero

per le quali il prodotto tra la lunghezza, larghezza e immersione è pari o superiore in volume a 100 metri cubi, anche se di lunghezza inferiore ai 20 metri. Sono inoltre specificamente indicati i casi di non applicazione della direttiva.

L'articolo 3 contiene le definizioni, che, tra l'altro, individuano «l'autorità competente» negli uffici della Motorizzazione civile e «l'amministrazione competente» in merito alle funzioni attribuite dal decreto nel Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Tali funzioni sono indicate all'articolo 4. In particolare, il Ministero svolge le seguenti funzioni: attua la normativa in materia di vigilanza, ispezione e certificazione relativa alla navigazione interna; esercita l'attività di coordinamento e indirizzo in materia di navigazione interna; assicura il controllo e il coordinamento dell'attività di vigilanza, ispettiva e di certificazione; programma specifiche campagne ispettive finalizzate alla verifica della conformità delle navi addette alla navigazione interna sulla base dei rapporti ispettivi, nonché sulla base di risultati statistici e di apposite ricerche relativamente alle violazioni in materia di conformità.

Gli articoli da 5 a 16 disciplinano le certificazioni della navigazione interna. In particolare, l'articolo 5 stabilisce la conformità delle unità navali addette alla navigazione interna attestata dai certificati europei della navigazione disciplinati dai successivi articoli.

L'articolo 6, attuativo dell'articolo 20 della direttiva, disciplina l'attività di accertamento e certificazione. Esso prevede al comma 1 che l'attività di ispezione e di certificazione sia svolta dagli uffici della motorizzazione civile, attraverso la prevista Commissione territoriale della navigazione interna.

L'autorità accerta la conformità alle disposizioni del decreto dei navigli in occasione del rilascio, del rinnovo e della proroga del certificato europeo della navigazione interna (articolo 8), del certificato supplementare (articolo 9) e del certificato provvisorio (articolo 12).

L'attività della motorizzazione civile si articola, in conformità alle previsioni dell'allegato VI (articolo 2.03), in una serie di visite (iniziale, di rinnovo, addizionale, su richiesta) che sono dirette a verificare periodicamente la sussistenza ed il mantenimento dei requisiti necessari per la navigazione interna in sicurezza. La visita iniziale è svolta prima della messa in servizio dell'unità navale ed è propedeutica al rilascio del certificato europeo della navigazione interna. La visita di rinnovo è effettuata prima della scadenza del certificato europeo mentre quella addizionale è richiesta dal proprietario, dall'armatore o dal rappresentante al verificarsi di determinate circostanze indicate all'articolo 6 (ad esempio, al verificarsi di un sinistro che compromette la sicurezza dell'unità, quando sono effettuate riparazioni o innovazioni importanti, dopo un periodo di disarmo superiore a un anno).

La visita volontaria è infine richiesta dal proprietario, dall'armatore o dal loro rappresentante al fine di verificare se l'unità navale sia conforme ai requisiti aggiuntivi che possono essere adottati da ciascuno Stato membro con riguardo agli ambiti indicati nell'allegato III o ai requisiti tecnici ridotti, per le navi che effettuano la navigazione solo nelle vie navigabili interne nazionali, negli ambiti indicati dall'allegato IV e, con riguardo alle disposizioni amministrative indicate dall'allegato V. L'autorità competente può esonerare totalmente o parzialmente dalle visite le unità navali per le quali un organismo di certificazione riconosciuto abbia attestato che l'unità navale possiede in tutto o in parte i requisiti tecnici previsti dall'allegato II e di cui alle disposizioni amministrative dell'allegato V.

L'articolo 6, comma 10, rimette ad un decreto interministeriale la determinazione delle procedure e delle modalità per l'accertamento ed il rilascio dei certificati.

Rileva in proposito che l'articolo 6, paragrafo 6, della direttiva (UE) 2016/1629 dispone che la procedura si svolge in modo da assicurare che l'ispezione finalizzata al rilascio del certificato possa aver luogo entro un termine ragionevole.

L'articolo 7 prevede l'istituzione con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti delle commissioni territoriali della navigazione interna presso gli uffici della motorizzazione civile, indicandone la composizione. Tali commissioni sostituiscono la Commissione d'ispezione di cui all'allegato II del decreto legislativo n. 22 del 2009 e sono istituite presso le autorità competenti già individuate con la nota 9626 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. I componenti delle commissioni territoriali durano in carica tre anni e possono essere riconfermati. Ai componenti è attribuito esclusivamente un rimborso spese.

L'articolo 8 disciplina il certificato europeo della navigazione interna che viene rilasciato dalla motorizzazione civile a seguito della visita iniziale. Si prevede la possibilità che il certificato sia rilasciato ad unità navali che non rispondano a taluni dei requisiti tecnici o alle disposizioni amministrative indicate all'allegato V, qualora tali lacune non costituiscano un pericolo palese per la navigazione (ad esempio non pregiudichino la robustezza strutturale, la manovrabilità e la navigabilità dell'unità navale). Tali elementi di non conformità sono indicati nel certificato. In questo caso la nave può continuare la navigazione fino a quando non provvederà alla sostituzione di tali componenti. In tal caso i nuovi componenti dovranno rispettare i requisiti tecnici richiesti. Il periodo di validità del certificato per le unità navali di nuova fabbricazione è stabilito dalla motorizzazione civile entro il limite di 5 anni per le navi passeggeri e le unità veloci, e 10 anni per tutti gli altri tipi di unità navali. Per le unità navali non nuove la validità è stabilita caso per caso dall'autorità competente sulla base dei risultati della visita comunque entro i limiti sopra ricordati.

L'articolo 9 disciplina il certificato supplementare europeo della navigazione interna rilasciato alle navi munite di un certificato valido ai sensi della Convenzione riveduta per la navigazione del Reno che intendono conseguire la riduzione dei requisiti tecnici.

L'articolo 10 concerne la riduzione dei requisiti tecnici che è prevista con un decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'ambiente, previa consultazione della Commissione europea ed è indicata nei certificati di navigazione.

L'articolo 11 stabilisce che con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, nell'ambito della navigazione interna nazionale possono essere previste deroghe totali o parziali dall'applicazione delle norme di ordine tecnico contenute negli allegati per percorsi entro una zona geografica limitata o all'interno di zone portuale.

L'articolo 12 disciplina il rilascio del certificato provvisorio della navigazione interna indicando i casi in cui l'autorità competente può procedere. La durata di validità del certificato è differente a seconda delle circostanze che ne hanno giustificato il rilascio (ad esempio nel caso di mezzi che non soddisfano i requisiti per la navigazione il certificato vale per un solo viaggio mentre nel caso di smarrimento o danneggiamento del certificato, la durata è non superiore ai due mesi).

L'articolo 13 disciplina la sostituzione del certificato in caso di furto e smarrimento. I certificati sono revocati dall'autorità competente nel caso in cui l'unità navale non sia più conforme ai requisiti tecnici in esso attestati. Nel caso di diniego del rilascio o del rinnovo del certificato si prevede che esso debba essere motivato e notificato all'interessato (articolo 14).

Con riferimento alle unità navali di Paesi terzi, l'articolo 15 prevede le modalità di riconoscimento del certificato di navigabilità dando comunque la possibilità di sottoporre l'unità navale alla visita tecnica per il rilascio del certificato. Tale disciplina è applicabile nelle more di accordi di reciproco riconoscimento tra l'Unione europea e i Paesi terzi.

L'articolo 16 prevede infine che l'autorità competente detenga un registro di tutti i certificati rilasciati o rinnovati.

Il Capo III dello schema di decreto legislativo contiene alcune disposizioni volte ad assicurare l'identificazione delle navi, le norme concernenti gli organismi di classificazione e la disciplina delle ispezioni e degli accertamenti supplementari.

In particolare, si prevede l'assegnazione, in sede di rilascio dei certificati di navigazione interna di un numero unico identificativo dell'unità navale annotato sull'apposito certificato (articolo 17) e che verrà inserito nella banca dati europea degli scafi (EHDB) unitamente ad altri dati identificativi delle navi. L'autorità competente provvederà anche ad eliminare dalle banche dati le informazioni concernenti le navi demolite. L'accesso a tali dati è consentito agli agenti e agli ufficiali di polizia giudiziaria, agli ufficiali di pubblica sicurezza nonché agli ufficiali di polizia giudiziaria del Corpo delle capitanerie di porto. Il trattamento dei dati contenuti nei registri è assoggettato alla normativa in materia di protezione dei dati personali e la definizione delle modalità di tenuta, organizzazione, disciplina e vigilanza sui dati è rimessa ad un apposito regolamento ministeriale (articolo 18).

A tale proposito segnala l'esigenza di coordinare il riferimento all'articolo 154, comma 4, del codice della *privacy* contenuto nel comma 5 dell'articolo 18 con le modifiche in corso di definitiva approvazione ad esso apportate dallo schema di decreto legislativo recante disposizioni per l'adeguamento della normativa nazionale alle disposizioni del regolamento (UE) 2016/679 sulla protezione dei dati, modifiche che prevedono l'integrale sostituzione dell'articolo 154 medesimo.

L'articolo 19 prevede le procedure ed i controlli che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti esercita sugli organismi di certificazione che effettuano sulle unità navali, sui galleggianti e sugli impianti galleggianti addetti alla navigazione interna compiti di controllo e di ispezione rientranti nel campo di applicazione del decreto, anche finalizzati al rilascio dei certificati di cui agli articoli 8, 9 e 12, fermo restando il potere di rilascio dei relativi certificati da parte dell'autorità

competente. La norma contiene anche l'automatico riconoscimento degli organismi di classificazione riconosciuti in conformità alla direttiva 2006/87/CE.

L'articolo 20 disciplina gli accertamenti e le ispezioni che possono essere effettuate, in qualsiasi momento, dall'autorità competente, indicando anche le modalità secondo le quali l'autorità competente che rileva anomalie o elementi di non conformità o di rischio nella navigazione può intervenire al fine di superare la situazione di eventuale rischio, anche impedendo la prosecuzione della navigazione.

Le disposizioni finali concernono le modalità di aggiornamento degli allegati (articolo 21), le sanzioni (articolo 22), le tariffe che dovranno essere determinate con appositi decreti ministeriali per lo svolgimento delle attività amministrative previste dalle disposizioni precedenti (articolo 23), la clausola di invarianza finanziaria (articolo 24), le abrogazioni (articolo 25) e l'entrata in vigore (articolo 26).

Nel rinviare alla documentazione a disposizione per quanto riguarda l'analisi di dettaglio delle citate disposizioni, segnala che l'articolo 24, nell'abrogare il decreto legislativo n. 22 del 2009, che disciplinava precedentemente la materia, precisa che i certificati di navigazione rilasciati prima del 6 ottobre 2016, in conformità al citato decreto legislativo, conservano la loro validità fino alla scadenza. Allo stesso modo conservano efficacia fino alla loro scadenza i requisiti tecnici temporanei adottati con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Le visite tecniche per il rinnovo del certificato comunitario vengono fatte alla scadenza dello stesso ma comunque entro il 30 dicembre 2018.

Lo schema di decreto rinnova quindi la disciplina relativa alla sicurezza delle unità navali deputate alla navigazione interna superando il precedente regime.

Con particolare riguardo alle nuove attività attribuite alla motorizzazione civile, essendo prevista nel provvedimento una clausola di invarianza finanziaria, si chiede se ciò sia compatibile con le note-

voli criticità in termini di carenza di organico presenti in alcuni uffici periferici della Motorizzazione medesima.

Infine, allo scopo di poter disporre di ulteriori elementi conoscitivi, propone che la Commissione svolga un breve e selezionato ciclo di audizioni di operatori del settore, fra i quali ritiene di includere, in particolare, i rappresentanti di Confindustria del settore nautico.

Si riserva di formulare una proposta di parere sulla base degli elementi che emergeranno nel corso dell'esame.

Elena MACCANTI (Lega), al fine di approfondire alcuni aspetti tecnici del provvedimento in esame, segnala l'opportunità di procedere all'audizione sia di soggetti istituzionali che delle associazioni maggiormente rappresentative del settore nonché di soggetti privati, cui eventualmente richiedere semplicemente un contributo scritto.

Diego SOZZANI (FI) condivide le considerazioni svolte dalla relatrice e dalla collega Maccanti circa l'opportunità di svolgere un breve ciclo di audizioni, con particolare riferimento alle disposizioni di cui all'articolo 2.

Circa i contenuti da approfondire si chiede se sia possibile avere un inquadramento più dettagliato dell'impatto normativo delle disposizioni in esame, analisi che ritiene auspicabile per tutti i provvedimenti che la Commissione sarà chiamata ad esaminare.

Raffaella PAITA (PD), nel condividere le osservazioni svolte dal collega Sozzani sul tema dell'impatto normativo sia per gli operatori pubblici che privati, evidenzia come le disposizioni in esame rappresentino un passo in avanti con particolare riferimento della sicurezza e dei requisiti tecnici.

Esprime quindi un orientamento favorevole sul provvedimento in esame.

Il sottosegretario Michele DELL'ORCO, nell'auspicare l'avvio di un proficuo rapporto di collaborazione tra il Governo e la

Commissione trasporti, in continuità con quanto già avvenuto nella precedente legislatura, ritiene vi siano alcune questioni rilevanti non concluse che sarebbe opportuno riprendere, quali ad esempio le modifiche al Codice della strada.

Per quanto concerne il provvedimento all'esame della Commissione, sottolinea come esso rechi norme essenzialmente tecniche da recepire nell'ordinamento italiano, in quanto previste da una direttiva europea.

Per quanto riguarda le richieste di chiarimento formulata dalla relatrice Termini circa l'impatto delle nuove competenze della motorizzazione civile, conferma la presenza di forti criticità in alcuni uffici periferici in termini di riduzione degli organici; al riguardo segnala la predisposizione di un bando per l'assunzione a breve di nuovi ingegneri meccanici.

Diego DE LORENZIS, *presidente*, ringrazia i colleghi intervenuti nel dibattito

sottolineando l'importanza del settore della navigazione interna per l'Italia. Trattandosi di una normativa di carattere tecnico, condivide l'opportunità di svolgere un breve e selezionato ciclo di audizioni.

Con riferimento alle valutazioni circa l'impatto normativo del provvedimento, segnala che in allegato all'atto è presente l'analisi di impatto della regolamentazione (AIR) predisposta dagli uffici legislativi del Governo.

Nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 15.25.

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

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 15.40 alle 16.25.

ALLEGATO

DL 55/2018: Ulteriori misure urgenti a favore delle popolazioni dei territori delle Regioni Abruzzo, Lazio, Marche ed Umbria, interessati dagli eventi sismici verificatisi a far data dal 24 agosto 2016 (C. 804 Governo, approvato dal Senato).

PARERE APPROVATO

La IX Commissione Trasporti, poste e telecomunicazioni,

esaminato, per le parti di competenza, il disegno di legge di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 29 maggio 2018, n. 55, recante ulteriori misure urgenti a favore delle popolazioni dei territori delle Regioni Abruzzo, Lazio, Marche ed Umbria, interessati dagli eventi sismici verificatisi a far data dal 24 agosto 2016 (C. 804 Governo, approvato dal Senato);

considerato che l'articolo 1, commi 3 e 4, prevede per i territori dell'Italia centrale colpiti dagli eventi sismici la sospensione del pagamento del canone RAI fino al 31 dicembre 2020 e il recupero delle somme oggetto di sospensione – senza applicazione di sanzioni e interessi – dal 1° gennaio 2021;

sottolineato che l'articolo 1, comma 3, fa riferimento al canone di abbonamento alle radioaudizioni di cui al regio decreto-legge n. 246 del 1938 (L. 880/1938), che riguarda sia gli utenti privati, sia gli abbonamenti per audizioni in locali pubblici od aperti al pubblico;

valutata favorevolmente la previsione dell'articolo 1, comma 5, che dispone il

rimborso degli importi del canone RAI già versati fra il 1° gennaio 2018 e la data di entrata in vigore del decreto-legge;

rilevato che l'articolo 1, commi 6 e 6-bis, differisce dal 31 maggio 2018 al 1° gennaio 2019 i termini di sospensione del pagamento delle fatture relative ad una serie di servizi, tra cui il servizio di telefonia, ed affida alle Autorità di regolazione competenti in materia dei predetti servizi il compito di introdurre, con propri provvedimenti, specifiche esenzioni fino al 31 dicembre 2020 a favore delle utenze localizzate in determinate zone colpite dagli eventi sismici;

preso atto che l'articolo 1-*quater* consente la demolizione e la ricostruzione di immobili danneggiati o distrutti dagli eventi sismici, anche all'interno della fascia di rispetto stradale, in deroga alle norme concernenti le distanze dal confine stradale fuori dai centri abitati, a condizione che ciò non crei pregiudizio alla sicurezza stradale e che sia rispettata la distanza minima dalla strada non inferiore a quella esistente,

esprime

PARERE FAVOREVOLE.