

CAMERA DEI DEPUTATI N. 3239

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

FICARA, GALLO, SCAGLIUSI, BARBUTO, LUCIANO CANTONE, CARNELLI, DE LORENZIS, GRIPPA, LIUZZI, MARINO, RAFFA, SERRITELLA, TRAVERSI

Modifiche al codice della navigazione e altre disposizioni in materia di ordinamento amministrativo della navigazione, lavoro marittimo e disciplina delle Autorità di sistema portuale

Presentata il 29 luglio 2021

ONOREVOLI COLLEGHI! — Il sistema portuale rappresenta una grande opportunità di sviluppo per il nostro Paese. Per la logistica del nostro Paese e, più in generale, per la competitività del sistema economico italiano, i porti rappresentano un *asset* primario. Il contributo all'economia nazionale del sistema portuale è pari a circa il 3 per cento del prodotto interno lordo. Più di un terzo degli scambi commerciali internazionali italiani avviene via mare, una quota seconda in graduatoria solo al trasporto su gomma.

Affinché il ruolo strategico del sistema portuale italiano si possa esprimere al meglio è necessario affrontare le criticità che ancora oggi ne limitano le potenzialità. Sarà, quindi, necessario agire su alcune

direttrici strategiche per un pieno sviluppo del settore, interventi che saranno essenziali per superare alcuni problemi di competitività strutturali della rete portuale italiana.

La presente proposta di legge si compone di cinque articoli.

L'articolo 1 prevede diverse modifiche al codice della navigazione. Il comma 1, lettera *a*), introduce il nuovo articolo 152-*bis*, che disciplina l'iscrizione provvisoria nei registri marittimi. A differenza di molti registri marittimi di altri Paesi, in Italia non è prevista l'iscrizione provvisoria nei registri nazionali. La modifica proposta mira a introdurre anche nel nostro ordinamento il regime dell'iscrizione provvisoria in modo da consentire, fra l'altro, la contestualità

tra consegna, iscrizione della nave e trascrizione dell'ipoteca.

Il comma 1, lettera *b*), modifica l'articolo 153, per ragioni di coordinamento formale.

Il comma 1, lettera *c*), prevede diverse modifiche all'articolo 156. La modifica proposta al numero 1) permetterebbe, nei casi di cancellazione dai registri con procedura di urgenza, il rilascio di un'unica fideiussione o di un'altra garanzia assicurativa, evitando di dover attendere i nulla osta degli enti pubblici interpellati dalla capitaneria di porto di riferimento e, al contempo, il rilascio della doppia fideiussione.

Con la previsione di cui al numero 2) si intendono garantire, in ogni caso, tempi certi in merito all'accertamento da parte degli enti previdenziali che, ai sensi dell'articolo 67-*bis* del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, si deve concludere entro trenta giorni dalla data della richiesta da parte della capitaneria di porto competente. Infatti, mentre alcune capitanerie di porto, in caso di mancata risposta da parte degli enti entro il suddetto termine, intendono l'accertamento acquisito in conformità all'articolo 17-*bis*, comma 2, della legge 7 agosto 1990, n. 241, altre attendono comunque la risposta degli enti previdenziali.

Al numero 3) e al numero 4) si propone, invece, di uniformare la procedura di tutela dei creditori ipotecari e di altri diritti reali di garanzia non trascritti, prevista nel caso di dismissione temporanea della bandiera italiana per l'iscrizione in un altro registro dell'Unione europea a quella applicata alla dismissione definitiva per l'iscrizione in tali registri. Infatti, la norma attuale prevede una procedura semplificata nel caso di cancellazione dai registri nazionali di una nave per l'iscrizione in un altro registro europeo rispetto a quella prevista per l'iscrizione in altri registri non europei. La lettera *d*) introduce modifiche all'articolo 172-*bis*. Essa mira a semplificare le procedure di impiego dei marittimi su mezzi dello stesso tipo, appartenenti al medesimo armatore, adibiti al servizio nell'ambito dei porti e delle rade o a servizi

pubblici di linea o privati a carattere locale, anche rientranti sotto la competenza di autorità marittime diverse. In particolare, si propone di attribuire anche a più autorità marittime congiuntamente la facoltà di autorizzare l'esenzione dalle annotazioni di imbarco e di sbarco dei marittimi nella fattispecie indicata, rendendo al contempo tale autorizzazione valida nei porti compresi nella giurisdizione delle autorità marittime coinvolte. Attualmente, essendo tale esenzione valida per gli imbarchi e per gli sbarchi nel solo porto dove è stata richiesta, tutti gli imbarchi e gli sbarchi che avvengono negli altri porti toccati dal servizio sono soggetti alla procedura ordinaria. Tale obbligo rende particolarmente gravoso l'avvicendamento del personale da parte dell'armatore che opera servizi regolari nei medesimi porti. L'intervento proposto mira, pertanto, a rendere più flessibile la rotazione del personale imbarcato sulle navi di una compagnia armatoriale che effettuano il medesimo servizio.

La lettera *e*) modifica l'articolo 174, ai sensi del quale si prevede che sul giornale nautico si debbano scrivere alcune informazioni che, date la moderna gestione di una nave e la consistenza dell'equipaggio presente sulle navi passeggeri, non è possibile effettuare. Tale obbligo è comunemente tralasciato per le voci relative alla contabilità, quali le entrate e le spese riguardanti la nave e l'equipaggio e i prestiti contratti. Tutte le operazioni relative alle entrate e alle spese riguardanti la nave e l'equipaggio, nonché ai prestiti contratti, sono attualmente svolte dagli uffici di terra anche delle più piccole compagnie di navigazione, per cui la modifica di cui al numero 1) è volta a depennare tali voci dalle istruzioni sulla compilazione del giornale nautico, parte seconda. Prendendo, poi, atto che il giornale di carico dovrebbe contenere tutta una serie di informazioni che allo stato attuale risulterebbe impossibile annotare a mano e che nella prassi sul giornale di carico si usa scrivere una dicitura generica, del tipo « carico imbarcato o sbarcato come da polizze di carico » con nessun valore pratico, il numero 2) esclude l'obbligo della tenuta del giornale di carico

per le navi adibite al trasporto esclusivo di passeggeri.

La lettera *f*) modifica l'articolo 175, che attualmente prevede che a bordo debba esserci il giornale radiotelegrafico. In proposito si deve considerare che, a partire dall'anno 2000, il sistema di trasmissione Morse non è più in uso e i tasti radiotelegrafici sono spariti dalle navi, per cui il giornale non ha motivo di esistere essendo in uso quello del sistema *global maritime distress and safety system* (GMDSS). La novella proposta dispone quindi, laddove previsto, l'obbligo della tenuta di un registro delle comunicazioni come disposto dalla normativa GMDSS.

La lettera *g*) interviene sull'articolo 179. La modifica si rende necessaria al fine di snellire gli adempimenti amministrativi connessi alla partenza delle navi che fanno scalo presso i porti nazionali, in linea con i criteri di celerità, semplificazione e informatizzazione delle procedure connesse alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza dai porti degli Stati membri dell'Unione europea, in attuazione della direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, recepita con l'articolo 8, comma 10, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, che sancisce le modalità per la trasmissione elettronica dei formulari *standard*, denominati « formulari FAL », previsti dalla Convenzione di Londra dell'Organizzazione marittima internazionale del 9 aprile 1965 sulla facilitazione del traffico marittimo internazionale attraverso l'interfaccia unica costituita dal *port management information system* (PMIS). In tale ottica, la modifica prevede che le formalità previste possano essere effettuate integralmente dal raccomandatario marittimo o da un altro funzionario o persona autorizzata dal comandante al fine di alleggerire gli adempimenti che devono essere effettuati da parte della nave. Tale semplificazione è particolarmente utile nel caso di viaggi brevi e frequenti nei quali gli adempimenti richiesti devono essere svolti ripetutamente con aggravio di lavoro per il comandante e per l'equipaggio.

La lettera *h*) reca due modifiche al secondo comma dell'articolo 569. Al numero 1) si prevede che la nota di trascrizione dell'ipoteca navale deve prevedere l'importo della somma per la quale è fatta la trascrizione. In tal modo la legge impone, nell'iscrizione ipotecaria, l'individuazione dei beni oggetto di garanzia reale e, inoltre, sancisce che al momento dell'iscrizione deve essere definito l'ammontare della stessa. La modifica specifica che nella nota devono essere indicati l'importo e la valuta per la quale è fatta la trascrizione. In tal modo si chiarisce definitivamente la legittimità della determinazione dell'importo dell'ipoteca in valuta estera. Il numero 2) chiarisce che il tempo di esigibilità del credito può essere indicato direttamente nella nota ovvero mediante richiamo al titolo costitutivo dell'ipoteca.

La lettera *i*), infine, introduce il nuovo articolo 577-*bis*, avente ad oggetto il consolidamento di ipoteca. In caso di iscrizione nel registro italiano di una nave proveniente da un registro straniero e in un registro straniero di una nave proveniente dal registro italiano, è necessario, tra l'altro, cancellare la nave dal registro di provenienza depositando, presso il nuovo registro di iscrizione, il relativo certificato di cancellazione. La condizione per cancellare la nave dal registro di provenienza è la preventiva cancellazione di tutte le ipoteche su di essa iscritte. Pertanto, nell'ipotesi in cui il cambio di registro sia effettuato direttamente dal proprietario della nave e su di essa sia iscritta un'ipoteca a garanzia di un finanziamento navale che non viene estinto in occasione del cambio di registro, il proprietario finanziato dovrà chiedere alla banca finanziatrice l'autorizzazione a cancellare la preesistente ipoteca, in modo da cancellare la nave e di iscrivere nel nuovo registro, costituendo su di essa una nuova ipoteca a garanzia degli obblighi assunti nell'originario finanziamento. Ai sensi dell'articolo 67 del regio decreto 16 marzo 1942, n. 267, possono essere oggetto di azione revocatoria le ipoteche volontarie costituite nell'anno anteriore alla dichiarazione di fallimento per debiti preesistenti non scaduti, nonché le ipoteche costituite

entro i sei mesi anteriori alla dichiarazione di fallimento per debiti scaduti. Trascorso tale periodo (sei o dodici mesi) l'ipoteca si « consolida », cioè non può essere più soggetta ad azione revocatoria ai sensi del citato articolo 67. Alla luce di quanto esposto, è difficile ottenere l'autorizzazione delle banche al cambio di registro di una nave in quanto, in virtù di un'applicazione letterale dell'articolo 67, la nuova ipoteca, sostitutiva di quella già « consolidata », sarebbe soggetta a un nuovo periodo di consolidamento. Lo scopo del nuovo articolo 577-*bis* è appunto quello di prevedere che se, a seguito del cambio di registro di una nave, viene iscritta nel nuovo registro un'ipoteca volta a garantire le medesime obbligazioni originariamente garantite da un'ipoteca trascritta nel registro di provenienza e i termini di consolidamento, di cui all'articolo 67, decorrono dalla data di costituzione dell'ipoteca originaria.

L'articolo 2 della presente proposta di legge prevede ulteriori modifiche alla legislazione vigente per garantire la semplificazione della disciplina riguardante l'ordinamento amministrativo della navigazione e il lavoro marittimo.

Il comma 1 modifica il decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271; la modifica proposta intende perseguire obiettivi di semplificazione e di razionalizzazione di risorse economiche, energie e tempo – sia per la pubblica amministrazione, sia per le imprese di navigazione – in considerazione del fatto che l'attuale alta frequenza di visite ispettive non produce alcun valore aggiunto ai fini della tutela dei lavoratori marittimi, rappresentando una mera moltiplicazione del medesimo adempimento. Si propone, dunque, che le navi sottoposte alle ispezioni previste dal decreto legislativo 15 febbraio 2016, n. 32, non debbano essere sottoposte anche alle visite di cui agli articoli 83 e 84 della legge 16 giugno 1939, n. 1045, e all'articolo 18 del decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271. Inoltre, per le navi che non rientrano nel campo di applicazione del decreto legislativo n. 32 del 2016 si propone di eliminare la duplicazione delle visite di cui ai citati articoli 83 e 84 e 18.

Il comma 2 modifica i criteri di svolgimento delle visite e dei collaudi sugli apparati radioelettrici di bordo da parte degli ispettori dell'ex Ministero delle comunicazioni, ora Ministero dello sviluppo economico, limitandone la competenza al solo fine del rilascio e del rinnovo della licenza radio.

Il comma 3, modificando l'articolo 5 del decreto legislativo 14 giugno 2011, n. 104, consente di affidare agli organismi riconosciuti il compito di effettuare le visite ai fini del rilascio e del rinnovo del certificato radio e delle relative ispezioni annuali. In questo modo, quando la nave si trova all'estero, non sarà più necessario recarsi al consolato competente per apporre le vidimazioni previste dal codice della navigazione e richiedere l'intervento di un ispettore del Ministero dello sviluppo economico. Il minore coinvolgimento degli ispettori del Ministero e l'eliminazione dell'intervento del consolato consentiranno di contenere i notevoli costi gestionali ed economici, per legge posti a carico dell'armatore, senza far venire meno la competenza in capo allo stesso Ministero ai fini del rilascio della licenza radio.

Il comma 4, infine, interviene modificando la legge di bilancio per il 2018 (legge 27 dicembre 2017, n. 205), la quale, all'articolo 1, commi 910 e seguenti, vieta ai datori di lavoro di erogare lo stipendio ai propri lavoratori in moneta contante, anche per evitare fenomeni corruttivi. Da tale norma sono escluse alcune categorie, tra le quali non rientrano i lavoratori marittimi i quali, invece, hanno un grande bisogno di liquidità durante i periodi di navigazione, soprattutto se i porti di attracco sono situati in luoghi particolarmente disagiati nei quali non sono agevolmente utilizzabili forme di pagamento elettronico o comunque *cashless*, cioè senza utilizzo di contanti. Per tale ragione si prevede una deroga anche per questa categoria di lavoratori, valida solo per i periodi di navigazione e fino a un importo massimo di 500 euro.

L'articolo 3 prevede l'istituzione dell'Anagrafe digitale unica della gente di mare, tramite la digitalizzazione dell'attuale anagrafe della gente di mare, gestita dal Co-

mando generale del Corpo delle capitanerie di porto-Guardia costiera, integrata con le banche di dati dell'istituto nazionale della previdenza sociale e dell'Agenzia nazionale per le politiche attive del lavoro e accessibile alle capitanerie di porto, alla gente di mare e agli armatori, per le parti di rispettiva competenza. La piattaforma garantisce agli utenti la possibilità di gestire in modo rapido, sicuro ed efficiente gli adempimenti burocratici relativi al lavoro marittimo.

L'articolo 4 apporta varie modifiche alla legge 28 gennaio 1994, n. 84.

La modifica di cui alla lettera *b*) chiarisce un aspetto di estremo rilievo per i nostri porti: la competenza in capo alle Autorità di sistema portuale del servizio di pulizia e spaiamento delle aree portuali, che negli ultimi tempi ha prodotto diverse incertezze e numerosi contenziosi amministrativi. Con la formulazione prevista viene, una volta per tutte, sgomberato qualsiasi dubbio in relazione all'autorità in capo alla quale rientra la competenza suddetta, facendo espressamente rientrare tra i servizi di interesse generale di competenza delle Autorità di sistema portuale anche i servizi di pulizia e di raccolta dei rifiuti.

La lettera *c*) provvede, invece, a un ulteriore rafforzamento dei requisiti di terzià previsti per il collegio dei revisori dei conti.

La lettera *d*), infine, interviene per rendere ancora più efficiente la conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale.

L'articolo 5 prevede « Disposizioni in materia di formazione e attestati di addestramento ».

Il comma 1 interviene in materia di percorsi per le competenze trasversali e per l'orientamento, stabilendo che gli istituti nautici possano prevedere l'insegnamento della formazione di base (*Basic Safety Training – BST*), necessaria per il primo imbarco.

Il comma 2 modifica la normativa in materia di rinnovo dei certificati di addestramento, stabilendo che ai fini del computo dei mesi di servizio utili al rinnovo di tali certificati sono computati anche i periodi di servizio non continuativo, nell'ambito del periodo complessivo di riferimento, compresi i periodi di servizio su unità da diporto, anche adibite a diporto privato, e prevedendo, inoltre, che con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili siano adeguate le modalità e le procedure di rinnovo dei predetti certificati.

Da ultimo, il comma 3 prevede che ai lavoratori marittimi con un indicatore della situazione economica equivalente in corso di validità non superiore a 20.000 euro spetta una detrazione fino a 500 euro per la partecipazione ai corsi e alle attività di formazione obbligatori volti all'ottenimento o al rinnovo dei certificati di competenza e di addestramento (articoli 5 e 6 del decreto legislativo 12 maggio 2015, n. 71), nonché dei certificati di formazione di base necessari per l'imbarco (di cui alla sezione A-VI/1 del cosiddetto « codice STCW »).

PROPOSTA DI LEGGE

Art. 1.

(Modifiche al codice della navigazione)

1. Al codice della navigazione sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo l'articolo 152 è inserito il seguente:

« Art. 152-bis. — *(Iscrizione provvisoria)*
— 1. Dopo il rilascio del passavanti provvisorio ai sensi di quanto previsto dall'articolo 152 del presente codice e dal regolamento, l'ufficio marittimo competente, su richiesta del proprietario, iscrive la nave in via provvisoria, previa consegna della seguente documentazione:

a) copia del titolo di proprietà;

b) copia del passavanti provvisorio;

c) copia del certificato di stazza;

d) copia del certificato di attestazione di assenza di vincoli e di gravami;

e) copia del certificato di cancellazione, definitiva o provvisoria, dal registro straniero;

f) impegno a presentare entro sei mesi gli originali o le copie autenticate dei documenti di cui alle lettere a), b), c) e d), nonché l'originale o la copia autenticata del certificato di cancellazione definitiva, al fine di conseguire la definitiva iscrizione della nave. Nel caso in cui il proprietario non adempia a tale impegno, l'iscrizione provvisoria perde ogni efficacia.

2. Il carattere provvisorio dell'iscrizione e l'avvenuto deposito dei documenti di cui alla lettera f) del comma 1 sono annotati nelle matricole o nei registri dall'ufficio marittimo di iscrizione »;

b) all'articolo 153, terzo comma, le parole: « dell'articolo precedente » sono sostituite dalle seguenti: « dell'articolo 152 »;

c) all'articolo 156:

1) al comma 5, primo periodo, le parole: « bancaria a garanzia di eventuali diritti non trascritti » sono sostituite dalle seguenti: « rilasciata da aziende di credito o da imprese autorizzate all'esercizio del ramo cauzioni ai sensi dell'articolo 13 del codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, a garanzia di eventuali diritti non trascritti anche di natura previdenziale »;

2) al comma 6 sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « , entro il termine stabilito dall'articolo 67-*bis* del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, in relazione al quale si applica quanto previsto dall'articolo 17-*bis*, comma 2, della legge 7 agosto 1990, n. 241 »;

3) al comma 8, dopo le parole: « qualora la nave venga iscritta nel registro di uno Stato » sono inserite le seguenti: « non appartenente all'Unione europea »;

4) dopo il comma 8 è inserito il seguente:

« 8-*bis*. Nei casi di locazione della nave a scafo nudo a straniero, qualora la nave sia iscritta nel registro di un altro Paese appartenente all'Unione europea che consente la temporanea iscrizione di nave straniera limitatamente al periodo di locazione, la sospensione dell'abilitazione alla navigazione di cui all'articolo 149 è consentita previa autorizzazione, data dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, ai sensi delle disposizioni dell'articolo 145 e della lettera *d*) del primo comma dell'articolo 163 del presente codice, nonché dell'articolo 29 della legge 14 giugno 1989, n. 234, e delle relative norme applicative. L'ufficio marittimo di iscrizione della nave, constatato che sono state soddisfatte le condizioni di cui al citato articolo 29 della legge n. 234 del 1989 e alle relative norme applicative, procede alla cancellazione della nave previo ritiro dei documenti di bordo e dismissione della bandiera. Dell'avvenuta cancellazione devono essere date immediata comunicazione all'Istituto nazionale della previdenza so-

ciale, nonché pubblicità mediante affissione negli uffici del porto »;

d) all'articolo 172-*bis*:

1) al comma 1, le parole: « l'autorità marittima può » sono sostituite dalle seguenti: « le autorità marittime possono, anche congiuntamente, » ed è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « L'autorizzazione è valida in tutti i porti nazionali compresi nell'area di competenza delle autorità marittime che l'hanno rilasciata »;

2) al comma 2, le parole: « all'autorità marittima » sono sostituite dalle seguenti: « alle autorità marittime interessate »;

3) al comma 4, le parole: « all'autorità marittima » sono sostituite dalle seguenti: « alle autorità marittime interessate »;

e) all'articolo 174:

1) al secondo comma, le parole: « sono annotate le entrate e le spese riguardanti la nave e l'equipaggio, gli adempimenti prescritti dalle leggi e dai regolamenti per la sicurezza della navigazione, i prestiti contratti » sono sostituite dalle seguenti: « sono annotati gli adempimenti prescritti dalle leggi e dai regolamenti per la sicurezza della navigazione »;

2) dopo il quarto comma è inserito il seguente:

« Le navi adibite al trasporto esclusivo di passeggeri non sono soggette all'obbligo della tenuta del giornale di carico »;

f) all'articolo 175, il secondo comma è sostituito dal seguente:

« Le navi munite di impianto radiotelegrafico devono essere provviste del giornale radiotelegrafico o, laddove previsto, del giornale del sistema mondiale di soccorso e sicurezza in mare (GMDSS) »;

g) all'articolo 179:

1) al terzo comma, dopo le parole: « il comandante della nave » sono inserite le seguenti: « o il raccomandatario marit-

timo o un altro funzionario o persona autorizzata dal comandante »;

2) al quarto comma, dopo le parole: « il comandante della nave » sono inserite le seguenti: « o il raccomandatario marittimo o un altro funzionario o persona autorizzata dal comandante »;

3) al quinto comma, dopo le parole: « il comandante della nave » sono inserite le seguenti: « o il raccomandatario marittimo o un altro funzionario o persona autorizzata dal comandante »;

4) al sesto comma, dopo le parole: « Il comandante » sono inserite le seguenti: « o il raccomandatario marittimo o un altro funzionario o persona autorizzata dal comandante »;

h) al secondo comma dell'articolo 569:

1) alla lettera *d)*, dopo le parole: « l'importo » sono inserite le seguenti: « e la valuta »;

2) alla lettera *f)* sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « del credito, direttamente o mediante richiamo al titolo »;

i) alla parte I, libro III, titolo VI, capo II, dopo l'articolo 577 è aggiunto il seguente:

« Art. 577-bis. — (*Consolidamento dell'ipoteca*) — 1. Qualora, a seguito del cambio di registro di una nave, sia iscritta nel nuovo registro un'ipoteca volta a garantire le medesime obbligazioni originariamente garantite da un'ipoteca trascritta nel registro di provenienza e cancellata ai fini del cambio di registro di iscrizione della nave, i termini di cui all'articolo 67 del regio decreto 16 marzo 1942, n. 267, decorrono dalla data di costituzione dell'ipoteca originaria ».

Art. 2.

(Disposizioni per la semplificazione della disciplina riguardante l'ordinamento ammi-

nistrativo della navigazione e il lavoro marittimo)

1. All'articolo 18 del decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271, è aggiunto, in fine, il seguente comma:

« *4-bis.* Le navi rientranti nel campo di applicazione del decreto legislativo 15 febbraio 2016, n. 32, non sono sottoposte alle visite di cui al presente articolo e alle visite di cui agli articoli 83 e 84 della legge 16 giugno 1939, n. 1045. Le navi che non rientrano nel campo di applicazione del citato decreto legislativo n. 32 del 2016 sono sottoposte alle visite di cui al comma 1 del presente articolo in occasione delle quali è effettuata anche la vigilanza sul rispetto della citata legge n. 1045 del 1939 ».

2. All'articolo 176 del codice delle comunicazioni elettroniche, di cui al decreto legislativo 1° agosto 2003, n. 259, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 1 è abrogato;

b) al comma 2:

1) all'alinea, le parole: « Il collaudo, salvo diverse indicazioni della normativa vigente in materia, è necessario » sono sostituite dalle seguenti: « Il Ministero dello sviluppo economico effettua, a mezzo di propri funzionari, la sorveglianza sugli apparati radioelettrici di bordo mediante collaudi e ispezioni ai fini dei servizi di sicurezza e di corrispondenza pubblica »;

2) alla lettera *a)* sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « ai fini del rilascio della licenza di cui agli articoli 160 e 183 »;

3) dopo la lettera *d)* è aggiunta la seguente:

« *d-bis)* ispezioni straordinarie in caso di necessità »;

c) i commi 3 e 5 sono abrogati;

d) al comma 6, dopo le parole: « ordinarie e straordinarie » sono inserite le seguenti: « di cui al comma 2 »;

e) il comma 7 è abrogato.

3. All'articolo 5 del decreto legislativo 14 giugno 2011, n. 104, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, le parole: « Fatto salvo quanto disposto dal comma 2, » sono soppresse;

b) il comma 2 è abrogato.

4. Al primo periodo del comma 913 dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 2017, n. 205, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « , né ai rapporti di lavoro stipulati nel settore marittimo, limitatamente alla possibilità di ricevere anticipi relativi alla propria retribuzione, fino a un massimo di 500 euro per ogni contratto, solo per i periodi di navigazione, qualora risulti impossibile o comunque difficoltoso utilizzare forme di pagamento elettronico come certificato dal comandante dell'imbarcazione ».

Art. 3.

(Misure per la digitalizzazione del settore marittimo)

1. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, istituisce una piattaforma digitale denominata « Anagrafe digitale unica della gente di mare », tramite la digitalizzazione e l'integrazione dell'esistente anagrafe della gente di mare prevista dall'articolo 7 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 2006, n. 231.

2. La piattaforma di cui al comma 1 è integrata con le banche di dati dell'Istituto nazionale della previdenza sociale e dell'Agenzia nazionale per le politiche attive del lavoro, è gestita dal Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto-Guardia costiera ed è accessibile alle capitanerie di porto, alla gente di mare e agli armatori, per le parti di rispettiva competenza.

3. La piattaforma di cui al comma 1 è finalizzata a garantire agli utenti la possibilità di gestire in modo rapido, sicuro ed efficiente gli adempimenti relativi allo svolgimento del lavoro marittimo.

Art. 4.

(Modifiche alla legge 28 gennaio, 1994, n. 84, sul riordino della legislazione in materia portuale)

1. Alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al primo periodo del comma 1 dell'articolo 3, le parole da: « , dipende dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti » fino alla fine del periodo sono sostituite dalle seguenti: « dipende dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili nei limiti e per le competenze previsti dal regolamento di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 23 dicembre 2020, n. 190, e svolge le attribuzioni previste dalle disposizioni vigenti; esercita altresì le competenze in materia di sicurezza della navigazione attribuite al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, ai sensi dell'articolo 13, comma 2, lettere c) e l), del citato regolamento di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri n. 190 del 2020 e, quale Autorità di sicurezza del porto, le competenze attribuite dal decreto legislativo 6 novembre 2007, n. 203 »;

b) all'articolo 6, comma 4:

1) dopo la lettera c) è inserita la seguente:

« c-bis) affidamento e controllo dei servizi di pulizia e di raccolta dei rifiuti »;

2) dopo la lettera f) è aggiunta la seguente:

« f-bis) esercizio delle funzioni e dei compiti in materia di sicurezza dei porti, previsti dal decreto legislativo 6 novembre 2007, n. 203 »;

c) all'articolo 11, comma 1, le parole: « , o tra persone in possesso di specifica professionalità » sono soppresse;

d) all'articolo 11-ter, comma 1, il secondo periodo è sostituito dal seguente: « Il Presidente della Conferenza, composta, dai Presidenti delle Autorità di sistema portuale e da cinque rappresentanti designati dalla Conferenza unificata, di cui tre delle

regioni, uno delle città metropolitane e uno dei comuni, è nominato con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e dura in carica tre anni »;

e) all'articolo 24:

1) al comma 2, secondo periodo, dopo le parole: « decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, e successive modificazioni, » sono inserite le seguenti: « al decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 272, »;

2) il comma 2-ter è sostituito seguente:

«2-ter. I poteri di cui al comma 2-bis sono esercitati, ai sensi dell'articolo 6, comma 4, lettera a), limitatamente alle aree in concessione demaniale marittima o alle banchine ove le imprese portuali e terminalistiche eseguono le operazioni portuali, in deroga all'articolo 134, comma 3, lettere e) e n), del codice dell'ordinamento militare, di cui al decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, dall'Autorità di sistema portuale, con i relativi poteri sanzionatori attribuiti dalla normativa vigente al Corpo delle capitanerie di porto-Guardia costiera, ai sensi della legge 24 novembre 1981, n. 689 ».

Art. 5.

(Disposizioni in materia di formazione e di attestati di addestramento)

1. I percorsi per le competenze trasversali e per l'orientamento di cui all'articolo 1, commi 784 e seguenti, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, nell'ambito delle istituzioni scolastiche che erogano i percorsi di istruzione tecnica del settore tecnologico, indirizzo « trasporti e logistica », articolazione « conduzione del mezzo », opzioni « conduzione del mezzo navale » e « conduzioni di apparati e impianti marittimi », possono prevedere l'inserimento, nel piano dell'offerta formativa, della formazione di base di cui alla sezione A-VI/1 del codice di addestramento, certificazione e tenuta della guardia della gente di mare, adottato con la risoluzione n. 2 dalla Conferenza dei Paesi aderenti all'Organizza-

zione marittima internazionale, tenutasi a Londra il 7 luglio 1995, nella sua versione aggiornata, di seguito denominato « codice STCW ».

2. Ai fini del computo dei mesi di servizio utili per il rinnovo dei certificati di addestramento cui all'articolo 6, comma 5, del decreto legislativo 12 maggio 2015, n. 71, sono computati anche i periodi di servizio non continuativo, nell'ambito del periodo complessivo di riferimento, compresi i periodi di servizio su unità da diporto, anche adibite a diporto privato. Entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con proprio decreto, provvede ad adeguare le modalità e le procedure di rinnovo dei citati certificati di addestramento.

3. A decorrere dall'anno 2022, alle persone con un valore dell'indicatore della situazione economica equivalente in corso di validità, ordinario o corrente, ai sensi dell'articolo 9 del regolamento di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 5 dicembre 2013, n. 159, non superiore a 20.000 euro, ai fini dell'imposta sul reddito delle persone fisiche, spetta una detrazione dall'imposta lorda e fino a capienza della stessa nella misura del 100 per cento delle spese documentate sostenute ed effettivamente rimaste a carico, fino a un importo massimo pari a 500 euro annui, per la partecipazione ai corsi e alle attività di formazione obbligatori volti all'ottenimento o al rinnovo dei certificati di competenza e di addestramento di cui agli articoli 5 e 6 del decreto legislativo 12 maggio 2015, n. 71, nonché dei certificati di formazione di base di cui alla sezione A-VI/1 del codice STCW.

PAGINA BIANCA



18PDL0153480