

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

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

#### SEDE CONSULTIVA:

Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea – Legge di delegazione europea 2018. C. 1201 Governo (Relazione alla XIV Commissione).

Relazione consuntiva sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea relativa all'anno 2017. Doc. LXXXVII, n. 1 (Parere alla XIV Commissione) (*Esame congiunto e rinvio*) ..... 151

#### SEDE CONSULTIVA

*Mercoledì 17 ottobre 2018. — Presidenza del presidente Alessandro MORELLI.*

#### La seduta comincia alle 9.25.

**Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea – Legge di delegazione europea 2018.**

**C. 1201 Governo.**

(Relazione alla XIV Commissione)

**Relazione consuntiva sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea relativa all'anno 2017.**

**Doc. LXXXVII, n. 1.**

(Parere alla XIV Commissione).

(*Esame congiunto e rinvio*).

La Commissione inizia l'esame congiunto dei provvedimenti.

Alessandro MORELLI, *presidente*, avverte che l'esame dei documenti all'ordine del giorno si svolgerà secondo le procedure dettate dall'articolo 126-ter del regolamento, in base alle quali le Commissioni in sede consultiva esaminano le parti di com-

petenza e deliberano una relazione sul disegno di legge di delegazione, nominando un relatore, che può partecipare alle sedute della XIV Commissione. L'articolo 126-ter, comma 5, del regolamento, prevede che le Commissioni di settore possano esaminare e approvare emendamenti al disegno di legge, per le parti di competenza. Gli emendamenti approvati dalle Commissioni di settore sono trasmessi alla XIV Commissione, la quale potrà respingerli solo per motivi di compatibilità con la normativa europea o per esigenze di coordinamento generale.

La facoltà per le Commissioni di settore di esaminare e votare emendamenti è sottoposta alla seguente disciplina. In primo luogo, possono ritenersi ricevibili solo gli emendamenti il cui contenuto è riconducibile alle materie di competenza specifica di ciascuna Commissione di settore. Nel caso in cui membri della Commissione intendano proporre emendamenti che interessino gli ambiti di competenza di altre Commissioni, questi dovranno essere presentati presso la Commissione specificamente competente.

In secondo luogo, per quanto riguarda l'ammissibilità, l'articolo 126-ter, comma 4, del regolamento stabilisce che, fermi i

criteri generali di ammissibilità previsti dall'articolo 89, i presidenti delle Commissioni competenti per materia e il presidente della Commissione Politiche dell'Unione europea dichiarano inammissibili gli emendamenti e gli articoli aggiuntivi che riguardino materie estranee all'oggetto proprio del disegno di legge, come definito dalla legislazione vigente (articolo 30 della legge n. 234 del 2012). In particolare, segnalo che sono considerati inammissibili per estraneità al contenuto proprio gli emendamenti recanti modifiche di discipline vigenti, anche attuative di norme europee o previste da leggi comunitarie, per le quali non si presentino profili di incompatibilità con la normativa europea. In ogni caso, i deputati hanno facoltà di presentare emendamenti direttamente presso la XIV Commissione, entro i termini dalla stessa stabiliti.

Gli emendamenti respinti dalle Commissioni di settore non potranno essere presentati presso la XIV Commissione, che li considererà irricevibili. Gli emendamenti respinti dalle Commissioni potranno, peraltro, essere ripresentati in Assemblea.

Per prassi consolidata, gli emendamenti presentati direttamente alla XIV Commissione sono trasmessi alle Commissioni di settore competenti per materia, ai fini dell'espressione del parere, che assume una peculiare valenza procedurale. A tale parere, infatti, si riconosce efficacia vincolante per la XIV Commissione. L'espressione di un parere favorevole, ancorché con condizioni o osservazioni, equivarrà pertanto ad una assunzione dell'emendamento da parte della Commissione, assimilabile alla diretta approvazione di cui all'articolo 126-ter, comma 5, del regolamento. Tali emendamenti potranno essere respinti dalla XIV Commissione solo qualora siano considerati contrastanti con la normativa europea o per esigenze di coordinamento generale. Viceversa, un parere contrario della Commissione in sede consultiva su tali emendamenti avrà l'effetto di precluderne l'ulteriore esame presso la XIV Commissione.

Bernardo MARINO (M5S), *relatore*, ricorda che la Commissione è chiamata ad esaminare il disegno di legge C. 1201, recante Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea – Legge di delegazione europea 2018, nonché, in esame congiunto, la Relazione consuntiva sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea relativa all'anno 2017.

Analizzando in primo luogo il disegno di legge di delegazione europea, ricorda che esso è predisposto ai sensi dell'articolo 29 della legge 234 del 2012, che stabilisce che il Presidente del Consiglio dei Ministri o il Ministro per gli affari europei, di concerto con il Ministro degli affari esteri e con gli altri Ministri interessati, entro il 28 febbraio di ogni anno presenta alle Camere, previo parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, tale disegno di legge.

La legge di delegazione europea, ai sensi dell'articolo 30 della citata legge 234 del 2012 reca disposizioni per il conferimento al Governo di deleghe legislative volte ad attuare delle direttive europee e delle decisioni quadro da recepire nell'ordinamento nazionale; a modificare o abrogare disposizioni statali vigenti, limitatamente a quanto indispensabile per garantire la conformità dell'ordinamento nazionale ai pareri motivati indirizzati all'Italia dalla Commissione europea ai sensi dell'articolo 258 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea o al dispositivo di sentenze di condanna per inadempimento emesse della Corte di giustizia dell'Unione europea e disposizioni che autorizzano il Governo a recepire in via regolamentare direttive nelle materie di competenza esclusiva dello Stato, già disciplinate con legge, ma non coperte da riserva assoluta di legge. Possono inoltre essere previste disposizioni che, autorizzano il Governo a emanare testi unici per il riordino e per l'armonizzazione di normative di settore, nel rispetto delle competenze delle regioni e delle province autonome nell'ambito delle deleghe appena descritte. Oltre a ciò la legge di delega-

zione può contenere deleghe legislative per regolamentare la disciplina sanzionatoria di violazioni di atti normativi dell'Unione europea ovvero per dare attuazione a eventuali disposizioni non direttamente applicabili contenute in regolamenti europei.

Passando al merito del provvedimento segnala che il disegno di legge di delegazione europea 2018 si compone di 22 articoli, riguardanti il recepimento di 22 direttive europee inserite nell'allegato A, nonché l'adeguamento della normativa nazionale a 9 regolamenti europei. L'articolo contiene inoltre principi e criteri direttivi specifici per l'esercizio della delega relativa a 12 direttive.

Come di consueto le materie trattate nella legge di delegazione europea sono eterogenee. Tra le direttive oggetto di recepimento se ne segnalano cinque di diretta competenza o comunque di interesse della Commissione. Per tre di queste direttive sono anche specificati principi e criteri direttivi per il recepimento mentre due direttive sono riportate solamente nell'allegato A. Tutti gli atti di recepimento delle direttive citate saranno oggetto dell'esame parlamentare.

La prima direttiva d'interesse della Commissione per il recepimento della quale sono stati inseriti principi e criteri direttivi specifici nell'articolo è la direttiva (UE) 2017/2108 relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri, il cui termine di recepimento è stabilito per il 21 dicembre 2019. La direttiva, mediante una serie di modifiche alla direttiva 2009/45/CE e in un'ottica di semplificazione, stabilisce nuove regole e norme di sicurezza per le navi da passeggeri in materia di costruzione, stabilità e protezione contro gli incendi. In particolare viene modificato l'ambito di applicazione della citata direttiva del 2009 per escludere alcune navi minori, provvedendo anche a dividere le zone marine in differenti categorie, a ciascuna delle quali corrisponde un'analoga classificazione per le navi da passeggeri adibite ad operarvi. Con riferimento al recepimento di tale direttiva l'articolo 16 prevede criteri volti all'ade-

guamento delle disposizioni del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45 (con abrogazione espressa delle disposizioni superate) e delle disposizioni del decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, recante approvazione del regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare, con lo scopo di uniformare il livello di sicurezza per tutte le categorie di navi (lettere a) e b)). I criteri di delega di cui alle lettere c) e d) dispongono la previsione di misure sanzionatorie penali e amministrative (che devono consistere nel pagamento di una somma da 500 a 15.000 euro) efficaci, proporzionate e dissuasive nei confronti delle violazioni in materia di sicurezza di navi da passeggeri, al fine di allineare l'ordinamento nazionale a quanto richiesto dalla direttiva europea, con attribuzione della competenza all'irrogazione delle sanzioni amministrative al Corpo delle Capitanerie di porto (lettera e)).

La seconda direttiva per il recepimento della quale sono stati inseriti principi e criteri direttivi è la Direttiva (UE) 2017/2109 del 15 novembre 2017, che modifica la direttiva 98/41/CE del Consiglio, relativa alla registrazione delle persone a bordo delle navi da passeggeri che effettuano viaggi da e verso i porti degli Stati membri della Comunità, e la direttiva 2010/65/UE relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo e/o in partenza da porti degli Stati membri. La direttiva interviene al fine di rendere più efficaci eventuali operazioni di ricerca e salvataggio in mare in caso di incidente. Una valutazione REFIT ha infatti rivelato che le informazioni sulle persone presenti a bordo non sempre sono facilmente accessibili alle autorità competenti in caso di bisogno ed ha indicato la strada della digitalizzazione come possibile soluzione. Il nuovo articolo 5 della direttiva 98/41/CE elenca puntualmente le informazioni che le navi passeggeri in partenza da un porto situato in uno Stato membro devono dichiarare all'interfaccia unica entro 15 minuti della partenza. La direttiva prevede espressamente che gli Stati membri debbano accettare l'adempimento delle for-

malità di dichiarazione in formato elettronico e la loro trasmissione attraverso un'interfaccia unica. Sono previste anche disposizioni di carattere operativo sul sistema di effettuazione delle comunicazioni sebbene vi sia un lungo periodo transitorio (pari a 6 anni dal 20 dicembre 2017) in cui gli Stati membri possono continuare a consentire che l'informazione sia comunicata all'addetto alla registrazione dei passeggeri o al sistema a terra della società di gestione. Con riguardo al recepimento di questa direttiva l'articolo 17 stabilisce di adeguare le disposizioni normative sulle quali il recepimento della direttiva ha diretta incidenza nonché di prevedere misure sanzionatorie penali ed amministrative efficaci, proporzionate e dissuasive in caso di inosservanza delle norme. Il termine per il recepimento è fissato per il 21 dicembre 2019.

La terza direttiva per il recepimento della quale sono stati inseriti principi e criteri direttivi è la 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 aggiorna la normativa dell'Unione relativa ad un sistema di visite obbligatorie per l'esercizio in condizioni di sicurezza di navi ro-ro passeggeri e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea abrogando la direttiva 1999/35/CE in ragione dei progressi compiuti nell'attuazione del regime del controllo da parte degli Stati di approdo previsto dalla direttiva 2009/16/CE nonché dell'esperienza maturata con l'applicazione del memorandum d'intesa di Parigi relativo al controllo delle navi da parte dello Stato di approdo. Il termine per il recepimento, anche in questo caso, è fissato per il 21 dicembre 2019. Con riguardo al recepimento di questa direttiva l'articolo 18 stabilisce, alle lettere a) e b) del comma 1, i criteri volti all'adeguamento delle disposizioni vigenti in ambito di sicurezza del trasporto passeggeri di linea (ro-ro da passeggeri e unità veloci), con particolare riferimento all'abrogazione di diverse disposizioni del decreto legislativo n. 28 del 2001. Le lettere

c) e d) prevedono criteri per la predisposizione di misure sanzionatorie penali e amministrative efficaci, proporzionate e dissuasive nei confronti delle violazioni in materia di condizioni di sicurezza, di navi ro-ro da passeggeri e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea, con attribuzione della competenza all'irrogazione delle sanzioni amministrative al Corpo delle Capitanerie di porto.

Passando all'esame delle ulteriori direttive inserite solo nell'allegato, per le quali è conferita al Governo la delega per il recepimento delle stesse, in primo luogo entra in considerazione la direttiva (UE) 2017/2397 che ha l'obiettivo di istituire un quadro comune europeo in materia di riconoscimento delle qualifiche professionali minime per la navigazione interna, stabilendo le condizioni e le procedure per la certificazione delle qualifiche ed il loro riconoscimento negli Stati membri. Il termine per il recepimento della direttiva è fissato al 17 gennaio 2022, ma per gli Stati, come l'Italia, in cui le vie navigabili interne non hanno un collegamento transfrontaliero è consentito di recepire solo alcune disposizioni della direttiva. In particolare segnalo che l'articolo 39, paragrafo 3, della direttiva consente agli Stati membri interessati di recepire soltanto le disposizioni minime necessarie al riconoscimento dei certificati professionali previsti dalla direttiva in quanto l'onere amministrativo dovrebbe essere proporzionale e strumenti per l'attuazione come le banche dati e i registri comporterebbero un onere amministrativo eccessivo senza offrire un vantaggio reale. La direttiva inoltre non si applica alle persone che navigano negli Stati membri in cui non vi sono vie navigabili interne transfrontaliere e che effettuano esclusivamente percorsi entro una zona geografica limitata di interesse locale, se la distanza dal punto di partenza non supera mai i dieci chilometri ovvero percorsi su base stagionale.

L'ultima direttiva di competenza della Commissione per la quale è conferita al Governo la delega per il recepimento è la Direttiva (UE) 2018/645 che modifica la direttiva 2003/59/CE sulla qualificazione

iniziale e formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o passeggeri e la direttiva 2006/126/CE concernente la patente di guida.

La direttiva modifica la direttiva 2003/59/CE sulla qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o passeggeri al fine di superare una serie di carenze che riguardano: difficoltà e incertezze giuridiche nell'interpretazione delle regole; contenuti dei corsi di formazione, che sono risultati solo in parte corrispondere alle esigenze dei conducenti; difficoltà per i conducenti di vedersi riconosciute attività di formazione svolte in un altro Stato membro; mancanza di coerenza per quanto concerne le prescrizioni sull'età minima fra la direttiva 2003/59/CE e la direttiva 2006/126/CE concernente la patente di guida. La direttiva interviene poi anche su quest'ultima al fine di riflettere le modifiche apportate alla direttiva 2003/59/CE e facilitare l'uso di veicoli alimentati con combustibili alternativi. Il termine per il recepimento della direttiva è fissato al 23 maggio 2020, ad eccezione delle disposizioni relative al nuovo articolo 10-bis della direttiva 2003/59/CE, che riguarda lo scambio elettronico di informazioni tra gli Stati membri sui certificati di idoneità professionale (CAP) rilasciati o revocati, il cui recepimento è posticipato al 23 maggio 2021.

Passando ora all'esame della relazione consuntiva sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea relativa all'anno 2017, ricorda che si tratta di un documento molto articolato che nella prima parte, illustra il quadro istituzionale e delle politiche macroeconomiche. Nella seconda parte sono descritte le principali politiche dell'Unione europea per l'anno 2017, come presentate dal Governo, nei vari settori di intervento di competenza dell'Unione. La parte terza descrive l'attuazione delle politiche di coesione mentre la parte quarta tratta del coordinamento nazionale delle politiche europee.

Per l'analisi approfondita dei contenuti, anche con riferimento alle politiche settoriali di interesse, rinvia al documento che è a disposizione della Commissione.

Si limita sinteticamente a ricordare i più importanti temi d'interesse trattati nel documento. Con riguardo al settore delle comunicazioni si dà conto, tra l'altro, dello stato di attuazione delle iniziative connesse al mercato unico digitale, allo sviluppo del 5G e delle reti di ultima generazione, nonché delle iniziative in corso che porteranno all'istituzione del codice europeo delle comunicazioni elettroniche ed all'istituzione dell'Organismo dei regolatori europei delle comunicazioni elettroniche.

Con riferimento al settore dei trasporti, oltre che della discussione in corso sulla revisione della rete trans-europea globale in termini di inclusione di nuovi nodi e aggiornamento dello stato di sezioni stradali, ferroviarie e fluviali, si dà conto delle trattative alle quali l'Italia ha partecipato, con riferimento al trasporto aereo, finalizzate alla conclusione di accordi globali e *Common Aviation Area* (CAA) condotti dalla Commissione europea, al cosiddetto « pacchetto mobilità » nell'ambito dell'iniziativa denominata « Europa in movimento », presentata dalla Commissione europea in data 31 maggio 2017.

Segnala, in conclusione, che con riferimento al settore marittimo si dà conto esclusivamente delle tre direttive di cui si propone il recepimento, con l'indicazione di specifici principi e criteri direttivi, nell'ambito del disegno di legge di delegazione europea all'esame.

Alessandro MORELLI, *presidente*, ricorda che il termine di presentazione degli emendamenti al disegno di legge di delegazione europea è fissato alle ore 13 della giornata odierna.

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

**La seduta termina alle 9.30.**