

**OSSERVAZIONI E PROPOSTE DELLA 14^a COMMISSIONE PERMANENTE
(Politiche dell'Unione europea)**

Ai sensi dell'articolo 144, comma 3, del Regolamento

(Estensore: LICHERI)

Roma, 5 febbraio 2020

Sull'atto del Governo:

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2017/2110 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 novembre 2017, 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 e che modifica la direttiva 2009/16/CE e abroga la direttiva 1999/35/CE del Consiglio (n. 139)

La 14^a Commissione permanente, esaminato l'atto in titolo,
premessi che:

- lo schema di decreto provvede a dare attuazione alla direttiva (UE) 2017/2110, relativa al sistema di ispezioni sulle navi da passeggeri che effettuano servizi di linea, in attuazione della delega legislativa contenuta nella legge di delegazione europea 2018 (legge 4 ottobre 2019, n. 117) e ai criteri specifici di delega di cui all'articolo 19 della stessa legge di delegazione;

- la direttiva (UE) 2017/2110 ha abrogato e sostituito la precedente direttiva 1999/35/CE, al fine di aggiornare il sistema di ispezioni obbligatorie, effettuate dalle autorità dello Stato ospite nei porti di scalo, volto ad assicurare condizioni di sicurezza alle navi ro-ro da passeggeri (traghetti *roll-on/roll-off* che consentono anche il trasporto di veicoli su ruota) e unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea, in considerazione dei progressi compiuti e dell'esperienza maturata nel corso degli anni in tale ambito, nonché al fine di semplificare e razionalizzare i diversi sistemi di controllo, eliminando sovrapposizioni e duplicazioni,

formula, per quanto di competenza, osservazioni favorevoli, con i seguenti rilievi:

in riferimento all'articolo 1 dello schema di decreto che, nel definire l'ambito di applicazione, stabilisce esplicitamente l'esclusione delle navi di bandiera non italiana che effettuano servizi di cabotaggio nazionale nelle acque italiane. Tale esclusione sembra costituire la corretta interpretazione della corrispondente disposizione della direttiva (UE) 2017/2110, che all'articolo 1, paragrafo 2, esclude le navi che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2009/16/CE sul controllo da parte dello Stato di approdo. In tal modo, anche i servizi di linea interni a uno Stato membro, operati da navi di bandiera di altro Stato membro, sono disciplinati dalla direttiva sullo Stato di approdo;

in riferimento all'articolo 8 della direttiva, che obbliga gli Stati membri a stabilire procedure di ricorso contro il provvedimento di fermo della nave e a informare il comandante di tale diritto, lo schema di decreto legislativo non prevede specifiche norme se non l'articolo 7, comma 8, in cui si fa mero riferimento alla presentazione di ricorso, senza tuttavia indicare la normativa giurisdizionale applicabile. Considerato l'obbligo contenuto nella direttiva la possibilità che siano interessati soggetti non cittadini italiani,

Al Presidente
dell'8^a Commissione permanente
S E D E

andrebbe valutata l'opportunità di inserire un richiamo esplicito alle norme procedurali di ricorso giurisdizionale applicabili;

l'articolo 8 dello schema, correttamente, fa riferimento all'articolo 30 della legge n. 234 del 2012, relativamente alle modalità di determinazione delle tariffe a carico dell'armatore, concernenti le ispezioni che hanno dato luogo a un provvedimento di fermo della nave. Le conseguenti entrate, derivanti dalla riscossione delle tariffe, sono poi riassegnate, dal comma 5 dello stesso articolo 8, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, al fine di coprire le spese sostenute per le ispezioni;

in riferimento alla banca dati sulle ispezioni gestita dalla Commissione europea, il comma 1 dell'articolo 9 dello schema stabilisce correttamente l'obbligo, per l'autorità competente, di inserire tempestivamente le informazioni relative alle ispezioni. La norma, tuttavia, omette il richiamo all'identificazione degli elementi costitutivi di tali informazioni, contenuti nell'allegato XIII della direttiva 2009/16/CE, recepito con l'allegato XIV del decreto legislativo n. 53 del 2011. Si tratta di un richiamo contenuto nell'articolo 10, comma 2, della direttiva, che pertanto sarebbe opportuno prevedere anche nello schema di decreto;

con riguardo alle disposizioni sanzionatorie, l'articolo 10 dello schema di decreto correttamente rispetta l'indicazione quantitativa contenuta nel criterio di delega di cui all'articolo 19, comma 1, lettera d), della legge di delegazione 2018, consistente nel pagamento di una somma da 500 euro a 15.000 euro, in caso di violazioni diverse dall'inosservanza delle norme sulla sicurezza della navigazione;

l'articolo 12 prevede che gli allegati al decreto legislativo possano essere modificati con decreto ministeriale, al fine di adeguarli alle modifiche apportate in sede europea, ai sensi dell'articolo 36 della legge n. 234 del 2012 concernente l'attuazione di adeguamenti tecnici o di atti di esecuzione del Consiglio o della Commissione europea. È bene precisare, al riguardo, che dovrebbero essere modificabili con decreto ministeriale solo le parti degli allegati che possono essere ritenute disposizioni relative a "modalità esecutive e caratteristiche di ordine tecnico", come stabilito dal citato articolo 36 della legge n. 234. Considerando gli allegati al decreto, sembrerebbe – per esempio – quantomeno dubbia la natura meramente tecnica delle disposizioni contenute nell'allegato XIV allo schema, che introduce nel decreto legislativo n. 53 del 2011, la disciplina sostanziale relativa al sistema delle ispezioni delle navi ro-ro e unità veloci da passeggeri. Sarebbe quindi opportuno precisare, nell'articolo 12 dello schema, che gli allegati possono essere modificati con decreto ministeriale, limitatamente alle novelle recanti disposizioni esecutive o di ordine tecnico;

infine, si ritiene opportuno richiamare la necessità di evitare forme di concorrenza sleale da parte di chi può occupare, su tratte nazionali, personale navigante soggetto alla normativa di un altro Stato, spesso con tutele e costi inferiori rispetto a quelli applicabili al personale soggetto alla normativa italiana.

Ettore Antonio Licheri