



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 26

8^a COMMISSIONE PERMANENTE (Lavori pubblici,
comunicazioni)

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

276^a seduta: martedì 22 novembre 2016

Presidenza del presidente MATTEOLI

I N D I C E**DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE**

(2460) Deputato TULLO ed altri. – Modifiche al codice della navigazione in materia di responsabilità dei piloti dei porti e disposizioni in materia di servizi tecnico-nautici, approvato dalla Camera dei deputati

(Seguito della discussione e approvazione)

PRESIDENTE	Pag. 3, 4
DEL BASSO DE CARO, <i>sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti</i>	3
FILIPPI (PD), <i>relatore</i>	3
RANUCCI (PD)	3
SONEGO (PD)	3, 4
ALLEGATO (<i>contiene i testi di seduta</i>)	5

N.B. L'asterisco accanto al nome riportato nell'indice della seduta indica che gli interventi sono stati rivisti dagli oratori.

Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Liberalpopolare-Autonomie: AL-A; Area Popolare (NCD-UDC): AP (NCD-UDC); Conservatori e Riformisti: CoR; Forza Italia-Il Popolo della Libertà XVII Legislatura: FI-PdL XVII; Grandi Autonomie e Libertà (Grande Sud, Popolari per l'Italia, Moderati, Idea, Alternativa per l'Italia, Euro-Exit, M.P.L. – Movimento politico Libertas): GAL (GS, PpI, M, Id, ApI, E-E, MPL); Lega Nord e Autonomie: LN-Aut; Movimento 5 Stelle: M5S; Partito Democratico: PD; Per le Autonomie (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE: Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE; Misto: Misto; Misto-Fare!: Misto-Fare!; Misto-Insieme per l'Italia: Misto-IpI; Misto-Italia dei valori: Misto-Idv; Misto-Liguria Civica: Misto-LC; Misto-Movimento la Puglia in Più: Misto-MovPugliaPiù; Misto-Movimento X: Misto-MovX; Misto-Sinistra Italiana-Sinistra Ecologia Libertà: Misto-SI-SEL.

*Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti
Del Basso De Caro.*

I lavori hanno inizio alle ore 15,10.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

(2460) Deputato TULLO ed altri. – Modifiche al codice della navigazione in materia di responsabilità dei piloti dei porti e disposizioni in materia di servizi tecnico-nautici, approvato dalla Camera dei deputati
(Seguito della discussione e approvazione)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge n. 2460, sospesa nella seduta dell'11 ottobre.

Senatore Filippi, le cedo la parola, avvertendo che sono pervenuti tutti i pareri necessari affinché la Commissione possa riprendere l'esame del provvedimento.

FILIPPI, *relatore*. La ringrazio, signor Presidente. In particolare, eravamo in attesa del parere della 5^a Commissione che, a sua volta, attendeva dal Governo le integrazioni alla relazione tecnica. Nonostante la pronuncia fosse scontata della Commissione bilancio, trattandosi di un provvedimento di carattere essenzialmente normativo, abbiamo comunque aspettato la formalizzazione del parere che è di nulla osta.

Nella scorsa seduta erano stati presentati un ordine del giorno sul disegno di legge e due emendamenti sull'articolo 3. Invito al ritiro delle proposte emendative 3.1 e 3.2, altrimenti il parere è contrario, mentre esprimo parere favorevole sull'ordine del giorno G/2460/1/8.

RANUCCI (*PD*). Ritiro l'emendamento a mia firma 3.2.

SONEGO (*PD*). Prendo atto della posizione del relatore, però mantengo l'emendamento 3.1, immaginandone comunque l'esito di votazione.

DEL BASSO DE CARO, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Esprimo parere conforme a quello del relatore e, conseguentemente, accolgo l'ordine del giorno G/2460/1/8.

PRESIDENTE. Essendo stato accolto dal Governo, l'ordine del giorno G/2460/1/8 non verrà posto ai voti.

Passiamo alla votazione.

(Il Presidente accerta la presenza del numero legale).

Metto ai voti l'articolo 1.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 2.

È approvato.

Passando all'articolo 3, metto ai voti l'emendamento 3.1, presentato dal senatore Sonogo.

Non è approvato.

Metto ai voti l'articolo 3.

È approvato.

Passiamo alla votazione finale.

SONEGO (*PD*). Signor Presidente, nonostante l'insoddisfazione per la mancata approvazione dell'emendamento 3.2 da me presentato, voterò a favore del disegno di legge.

Tuttavia, colgo l'occasione di questa dichiarazione di voto per ribadire le osservazioni che ho già espresso con dovizia di argomentazione e di dettaglio in sede di illustrazione della proposta emendativa 3.1: l'articolo 3 di questo provvedimento farà fare dei passi indietro alla marineria italiana.

Concludo dicendo che credo vada recuperata all'attenzione della Commissione la proposta avanzata da me e, parallelamente, anche dal senatore Filippi volta a svolgere un approfondimento sui servizi tecnico-nautici con le modalità che riterremo opportune sotto il profilo regolamentare. È un approfondimento che mi sembra davvero rilevante, fermo restando che oggi la Commissione licenzia un provvedimento positivo nel suo complesso ma decisamente opinabile con riguardo all'articolo 3.

PRESIDENTE. Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

È approvato.

I lavori terminano alle ore 15,20.

ALLEGATO

DISEGNO DI LEGGE N. 2460

d’iniziativa dei deputati Tullo, Meta, Pagani, Gandolfi, Bruno Bossio, Mura, Mognato, Brandolin, Martella, Capone, Fedi, Giulietti, Tidei, Marantelli, Carrescia, Bossa, Carocci, Gasparini, Pastorino, Lodolini, Marchi, Censore, Ginoble, Bargerò, Basso, Giacobbe, Rocchi e Carloni

Modifiche al codice della navigazione in materia di responsabilità dei piloti dei porti e disposizioni in materia di servizi tecnico-nautici

Art. 1

(Modifiche al codice della navigazione in materia di responsabilità dei piloti dei porti)

1. L’articolo 89 del codice della navigazione è abrogato.
2. L’articolo 93 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 93. - *(Responsabilità del pilota)*. – Il pilota è responsabile per i danni cagionati da atti da esso compiuti o fatti da esso determinati durante il pilotaggio quando venga provato che l’evento dannoso occorso alla nave, a persone o a cose deriva da inesattezza delle informazioni o delle indicazioni fornite dal pilota medesimo per la determinazione della rotta. La responsabilità del pilota è comunque limitata all’importo complessivo di euro un milione per ciascun evento, indipendentemente dal numero dei soggetti danneggiati e dai tipi di sinistro occorsi, ferma restando la responsabilità dell’armatore secondo i principi dell’ordinamento. Il limite previsto dal secondo comma non si applica nel caso in cui sia accertata la responsabilità del pilota per dolo o colpa grave».

3. L’articolo 94 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 94. - *(Assicurazione obbligatoria del pilota)*. – Ciascun pilota stipula con un’idonea impresa di assicurazione un contratto di assicurazione per la responsabilità civile derivante dai danni cagionati nell’esercizio dell’attività di pilotaggio, secondo la disciplina prevista nell’articolo 93 e con massimale pari al limite di responsabilità stabilito al secondo comma del medesimo articolo 93. Una copia del contratto di assicurazione di cui al primo comma è depositata dal pilota nella sede della corporazione dei piloti presso la quale presta servizio. L’autorità marittima, nell’esercizio dei poteri di vigilanza di cui all’articolo 88, accerta la validità

e l' idoneità del contratto medesimo. La mancanza, l'invalidità o l'insufficienza della copertura assicurativa ai sensi del primo comma preclude l'esercizio o la prosecuzione dell'attività di pilotaggio».

Art. 2

(Disposizioni per l'adeguamento del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione)

1. Il Governo provvede ad adeguare le disposizioni del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima), di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, a quanto stabilito dalla presente legge, secondo i seguenti criteri:

a) modificare l'articolo 110 del citato regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 328 del 1952 sostituendo il riferimento alla prestazione della cauzione con quello alla stipulazione del contratto di assicurazione previsto dall'articolo 94 del codice della navigazione, come sostituito dall'articolo 1, comma 3, della presente legge;

b) modificare l'articolo 111 del citato regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 328 del 1952 prevedendo che la nomina dell'aspirante pilota a pilota effettivo sia sospesa fino all'avvenuto deposito del contratto di assicurazione, stipulato ai sensi dell'articolo 94 del codice della navigazione, come sostituito dall'articolo 1, comma 3, della presente legge, presso la sede della corporazione dei piloti, da eseguirsi, a pena di decadenza, entro un mese dalla comunicazione dell'esito favorevole della prova di idoneità di cui all'articolo 108 del medesimo regolamento;

c) modificare l'articolo 119 del citato regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 328 del 1952 sopprimendo il riferimento alla cauzione;

d) introdurre le disposizioni necessarie per disciplinare l'adempimento dell'obbligo di assicurazione previsto dall'articolo 94 del codice della navigazione, come sostituito dall'articolo 1, comma 3, della presente legge, e le conseguenze amministrative della mancanza, dell'invalidità o dell'insufficienza della prescritta copertura assicurativa.

Art. 3.

(Disposizioni in materia di servizi tecnico-nautici)

1. All'articolo 14 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1-bis, il secondo e il terzo periodo sono sostituiti dai seguenti: «L'obbligatorietà dei servizi tecnico-nautici è stabilita e disciplinata con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, su proposta dell'autorità marittima, d'intesa con l'autorità portuale ove istituita,

sentite le associazioni di categoria nazionali interessate. In caso di necessità e di urgenza, l'autorità marittima, sentita l'autorità portuale ove istituita, può temporaneamente modificare il regime di obbligatorietà dei servizi tecnico-nautici per un periodo non superiore a trenta giorni, prorogabili una sola volta»;

b) dopo il comma 1-ter è aggiunto il seguente:

«1-quater. Ai fini della prestazione dei servizi tecnico-nautici di cui al comma 1-bis, per porti o per altri luoghi d'approdo o di transito delle navi si intendono anche le strutture di ormeggio presso le quali si svolgono operazioni di imbarco o sbarco di merci e passeggeri, come banchine, moli, pontili, piattaforme, boe, torri, navi o galleggianti di stoccaggio temporaneo e punti di attracco, in qualsiasi modo realizzate anche nell'ambito di specchi acquei esterni alle difese foranee».

2. È fatta salva la validità dei provvedimenti disciplinanti l'obbligatorietà dei servizi tecnico-nautici, di cui al comma 1-bis dell'articolo 14 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, modificato dal comma 1 del presente articolo, vigenti alla data di entrata in vigore della presente legge.

**ORDINE DEL GIORNO ED EMENDAMENTI
AL DISEGNO DI LEGGE N. 2460**

G/2460/1/8

RANUCCI

L'8^a Commissione,

in sede di esame del disegno di legge n. 2460, recante «Modifiche al codice della navigazione in materia di responsabilità dei piloti dei porti e disposizioni in materia di servizi tecnico-nautici»,

considerato che:

l'articolo 3, comma 1, lettera *a*), apporta modifiche all'articolo 14, comma 1-*bis*, secondo e terzo periodo, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, intervenendo sul regime di obbligatorietà dei servizi tecnico-nautici;

la norma si prefigge di estendere a tutti i servizi tecnico-nautici la competenza del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti a definire con proprio decreto il regime di obbligatorietà del servizio stesso, prevedendo che l'Autorità marittima (A.M.) formuli la proposta sulla scorta dell'intesa con l'autorità portuale (oggi Autorità di sistema portuale, A.d.S.P.) e del parere reso dalle associazioni di categoria;

i servizi tecnico-nautici sono servizi di interesse generale che sotto il coordinamento dell'A.M. garantiscono nei porti, ove sono istituiti, la sicurezza della navigazione e dell'approdo, assolvendo ad un fondamentale ruolo che incide direttamente sull'operatività portuale;

nel corso dell'audizione del Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto, tenutasi in data 27 settembre 2016, avuto riguardo alla sicurezza complessiva dell'attività legate all'arrivo ed alla partenza delle navi e dell'ambito portuale in generale, è stata auspicata una migliore formulazione tesa a ribadire le distinte competenze tra l'Autorità marittima e l'Autorità di sistema portuale, pur nello spirito della più ampia e leale collaborazione istituzionale;

infatti, il regime di obbligatorietà dei servizi afferisce a profili di sicurezza, quale interesse affidato alla responsabilità dell'A.M., alla quale è necessario venga garantito il pieno esercizio del proprio ruolo di garante della sicurezza dell'approdo, ferma restando la competenza dell'A.d.S.P. a fornire elementi di analisi, in linea con le proprie attribuzioni, che migliorino la qualità complessiva della regolamentazione dei servizi tecnico-nautici;

in particolare, l'A.d.S.P. è chiamata, in occasione dell'iter finalizzato a regolare il regime dell'obbligatorietà dei servizi tecnico-nautici, a formulare valutazioni afferenti, prioritariamente, alla promozione ed alla

gestione commerciale del sistema portuale, sotto il profilo dell'efficienza complessiva ed alla speditezza delle attività portuali, in linea con i principi ed i criteri direttivi sulla cui base è stata attuata la riforma della legislazione di settore;

al fine di evitare impasse decisionali e ricondurre l'intesa ad un criterio logico giuridico, nello spirito dei principi posti a base della recente riforma della legislazione portuale e delle stesse previsioni della legge 28 gennaio 1994, n. 84, come modificata per effetto del decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169;

ritenuto, pertanto, che:

l'intesa tra l'Autorità Marittima (A.M.) e l'Autorità di sistema portuale (A.d.S.P.) debba conseguirsi alla luce delle rispettive competenze, delle responsabilità affidate ai due soggetti istituzionali ed in ragione della cura degli interessi, complementari ma distinti, affidati a ciascuno sul tema, rispettivamente, della sicurezza complessiva dell'ambito portuale e della gestione e della promozione delle attività commerciali che si svolgono in porto,

impegna il Governo,

ad adottare, in coerenza con quanto precede, indirizzi applicativi della previsione in premessa volti a chiarire che l'intesa in tema di obbligatorietà dei servizi tra A.M. ed A.d.S.P. deve intendersi nel senso che, ciascuno dei soggetti istituzionali interessati, esprime le valutazioni di propria pertinenza alla luce delle responsabilità affidate dall'Ordinamento e degli interessi oggetto di rispettiva tutela.

3.1

SONEGO

Al comma 1, sostituire la lettera a), con la seguente:

«a) al comma 1-bis, il secondo e il terzo periodo sono sostituiti dai seguenti: «L'obbligatorietà dei servizi tecnico-nautici per i mezzi di stazza lorda superiore a tonnellate cinquecento può essere stabilita e disciplinata con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti che provvede, distintamente, per uno o più di tali servizi e con specifica motivazione. Il Ministro agisce su proposta dell'Autorità marittima territorialmente competente, sentite l'autorità portuale o di sistema portuale ove istituita e le associazioni nazionali di categoria interessate. L'Autorità marittima territorialmente competente può motivatamente proporre l'estensione dell'obbligatorietà anche ai mezzi di stazza lorda inferiore alle tonnellate cinquecento. In caso di necessità e di urgenza, l'autorità marittima, sentita l'autorità portuale o di sistema portuale ove istituita, può temporaneamente

modificare il regime di obbligatorietà dei servizi tecnico-nautici per un periodo non superiore a trenta giorni, prorogabili una sola volta.»

3.2

RANUCCI

Al comma 1, lettera a), sostituire le parole: «d'intesa con l'autorità portuale ove istituita, sentite», con le seguenti: «sentita l'autorità di sistema portuale ove istituita, nonché» e dopo le parole: «, sentita l'autorità», inserire le seguenti: «di sistema».
