

# SENATO DELLA REPUBBLICA

XVII LEGISLATURA

Doc. XVIII

n. 124

## RISOLUZIONE DELLA 8<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

(Estensore ORRÙ)

*approvata nella seduta del 27 aprile 2016*

SULLA

**PROPOSTA DI DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E  
DEL CONSIGLIO RELATIVA AL RICONOSCIMENTO DELLE  
QUALIFICHE PROFESSIONALI NEL SETTORE DELLA NAVIGA-  
ZIONE INTERNA E CHE ABROGA LA DIRETTIVA 96/50/CE DEL  
CONSIGLIO E LA DIRETTIVA 91/672/CEE DEL CONSIGLIO  
(COM (2016) 82 DEFINITIVO)**

*ai sensi dell'articolo 144, commi 1 e 6, del Regolamento*

**Comunicata alla Presidenza il 3 maggio 2016**

## **INDICE**

Testo della risoluzione .....	<i>Pag.</i>	3
Osservazioni della 14 <sup>a</sup> Commissione .....	»	5

La Commissione,

esaminato, ai sensi dell'articolo 144 del Regolamento, l'atto comunitario COM (2016) 82 definitivo, sottoposto al parere motivato sulla sussidiarietà, sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa al riconoscimento delle qualifiche professionali nel settore della navigazione interna e che abroga la direttiva 96/50/CE del Consiglio, del 23 luglio 1996, e la direttiva 91/672/CEE del Consiglio, del 16 dicembre 1991,

premesso che la finalità della proposta in esame è di agevolare la mobilità dei lavoratori nel settore del trasporto per vie navigabili interne, garantendo che tutte le qualifiche dei lavoratori impiegati siano riconosciute nell'Unione europea ed estendendo, quindi, l'ambito del riconoscimento delle qualifiche professionali oltre il livello di conduttore di navi a tutti i membri dell'equipaggio che operano su vie navigabili interne dell'Unione europea, Reno incluso;

in tal modo, si intendono superare gli inconvenienti derivanti dall'attuale regime che, basato sulle direttive 96/50/CE e 91/672/CEE, era limitato al riconoscimento reciproco della qualifica dei conduttori di nave che operano sulle vie navigabili interne diverse dal Reno. Tale limitazione ha infatti costituito un ostacolo per la mobilità dei lavoratori, provocando un perdurante squilibrio tra domanda e offerta di competenze che, oltre a frenare lo sviluppo del trasporto per vie navigabili interne, rischia di incidere negativamente anche sulla sicurezza della navigazione;

rilevato che, in linea con le misure adottate per altri modi di trasporto, la proposta di direttiva prevede a tal fine requisiti minimi basati sulle competenze, favorendo il riconoscimento reciproco attraverso l'introduzione del «certificato di qualifica dell'Unione», di cui stabilisce i requisiti per il rilascio, il rinnovo e la revoca;

rilevato inoltre che la proposta prevede il conferimento alla Commissione europea del potere di adottare atti delegati per disciplinare la valutazione delle competenze, compreso l'esame pratico, sulla base dei requisiti essenziali stabiliti all'allegato II;

considerate le indicazioni contenute nella relazione del Governo, predisposta ai sensi dell'articolo 6, commi 4 e 5, della legge 24 dicembre 2012, n. 234;

tenuto conto altresì delle osservazioni formulate dalla Commissione 14<sup>a</sup>;

rilevato che la base giuridica della proposta in esame appare correttamente individuata nell'articolo 91, paragrafo 1, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), che prevede la procedura legislativa ordinaria per l'adozione di misure dell'Unione europea in materia di politica comune dei trasporti, il cui ambito ricomprende anche i trasporti per vie navigabili interne;

esprime, ai sensi del Protocollo n. 2 del TFUE sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e di proporzionalità:

avviso favorevole in ordine al rispetto del principio di sussidiarietà, in quanto l'intervento al livello dell'Unione europea integra sia il requisito della necessità sia quello del valore aggiunto rispetto all'azione dei singoli Stati. Da un lato, infatti, l'armonizzazione completa tra le discipline nazionali riguardanti le qualifiche professionali del trasporto per vie navigabili interne non può essere conseguita dai singoli Stati membri in modo autonomo, né attraverso convenzioni internazionali. Dall'altro lato, l'armonizzazione ai fini del riconoscimento di tali qualifiche è indispensabile per favorire la mobilità dei lavoratori del settore tra gli Stati membri dell'Unione;

avviso favorevole in ordine al rispetto del principio di proporzionalità, in quanto la proposta risulta congrua rispetto agli obiettivi che intende perseguire. Le disposizioni di armonizzazione della valutazione delle competenze da verificare mediante esami riguardano infatti solo per i membri qualificati dell'equipaggio, vale a dire battellieri e conduttori di navi, mentre per i membri non qualificati dell'equipaggio, come i mozzi, vengono proposti solo requisiti minimi relativi all'età e all'idoneità medica. Inoltre, la previsione di una certificazione dei programmi di formazione non interferisce con i piani di studio nazionali, ma riguarda le competenze e le abilità necessarie per garantire la sicurezza della navigazione e la salvaguardia delle vite umane e non richiede che coloro che hanno già completato un programma di formazione riconosciuto nell'Unione europea superino ulteriori esami amministrativi nelle stesse discipline già contemplate dal loro programma di formazione.

La proposta consente poi agli Stati membri di disciplinare diversamente, rispetto alla normativa europea, la navigazione sulle vie navigabili interne nazionali non collegate alla rete navigabile di un altro Stato membro. Infine, nel disporre l'abrogazione delle direttive 91/672/CEE e 96/50/CE, si stabilisce una introduzione graduale delle nuove disposizioni, prevedendo misure transitorie che fanno salvi, per un periodo massimo di dieci anni dalla fine del periodo di recepimento fissato in tre anni, i certificati rilasciati sulla base della normativa previgente;

esprime inoltre avviso favorevole per i profili di merito, che rilevano nell'ambito del dialogo politico con le istituzioni dell'Unione europea, ritenendo apprezzabili le finalità della proposta di direttiva che, favorendo la mobilità dei lavoratori della navigazione interna, consente tra l'altro ai lavoratori italiani di poter utilizzare il loro titolo, senza ulteriori procedure di riconoscimento, in tutti gli Stati membri, pur considerando che in Italia tale settore non è particolarmente sviluppato a causa della scarsità dei corsi d'acqua interni navigabili.

Il presente atto è da intendersi anche quale atto di indirizzo al Governo ai sensi dell'articolo 7 della legge 24 dicembre 2012, n. 234.

**OSSERVAZIONI DELLA 14<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE**  
(POLITICHE DELL'UNIONE EUROPEA)

(Estensore: CARDINALI)

27 aprile 2016

La Commissione, esaminato l'atto,

considerato che la proposta è diretta ad agevolare la mobilità dei lavoratori nel settore dei trasporti per vie navigabili interne, estendendo l'ambito del riconoscimento delle qualifiche professionali, oltre al livello di conduttore di nave, anche a tutti i membri dell'equipaggio che partecipano alla conduzione della nave, nonché alla navigazione sul Reno finora esclusa, e prevede che il riconoscimento sia basato su una valutazione delle competenze, su programmi comuni di formazione e su una certificazione comune, che ad oggi, in base alle direttive 96/50/CE del Consiglio, del 29 luglio 1996, e 91/672/CEE del Consiglio, del 16 dicembre 1991 (che verrebbero abrogate), sono lasciati alla discrezionalità di ciascuno Stato membro;

considerato che, a tal fine, la proposta prevede il riconoscimento reciproco del «certificato di qualifica dell'Unione» e ne disciplina i requisiti per il rilascio, il rinnovo e la revoca, sulla base di un sistema di valutazione delle competenze;

considerato, a tale riguardo, che la proposta prevede il conferimento alla Commissione europea del potere di adottare atti delegati per disciplinare la valutazione delle competenze, compreso l'esame pratico, sulla base dei requisiti essenziali stabiliti nell'allegato II;

valutata la relazione del Governo, elaborata ai sensi dell'articolo 6, commi 4 e 5, della legge 24 dicembre 2012, n. 234,

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

la base giuridica è correttamente individuata nell'articolo 91, paragrafo 1, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), che prevede la procedura legislativa ordinaria per l'adozione di misure dell'Unione europea nell'ambito della politica comune dei trasporti, nella quale rientrano anche i trasporti per vie navigabili interne;

il principio di sussidiarietà è rispettato poiché la piena armonizzazione tra le discipline nazionali concernenti le qualifiche professionali del trasporto per vie navigabili interne non può essere raggiunta autonomamente dai singoli Stati membri, né nel quadro di convenzioni internazio-

nali. D'altra parte, l'armonizzazione ai fini del riconoscimento di tali qualifiche è necessaria per favorire la mobilità dei lavoratori del settore tra gli Stati membri dell'Unione. Sono quindi rispettati i due parametri della necessità dell'azione europea e del suo valore aggiunto;

anche il principio di proporzionalità appare pienamente rispettato, in quanto le disposizioni di armonizzazione della valutazione delle competenze si limitano ai membri qualificati dell'equipaggio, e quelle sulla certificazione dei programmi di formazione non interferiscono con i piani di studio nazionali relativi alle discipline generali e non richiedono che coloro che hanno già completato con successo un programma di formazione riconosciuto nell'Unione europea superino ulteriori esami amministrativi nelle stesse discipline già contemplate dal loro programma di formazione. La proposta consente, poi, agli Stati membri di prevedere diversamente, rispetto alla normativa europea, per quanto riguarda la navigazione sulle vie navigabili interne nazionali non collegate alla rete navigabile di un altro Stato membro. Infine, è previsto che i certificati rilasciati in conformità alla precedente direttiva 96/50/CE rimangano validi per un massimo di dieci anni dopo i tre anni previsti come termine per il recepimento della nuova direttiva;

nel merito si esprime apprezzamento per una proposta che favorisce la mobilità dei lavoratori della navigazione interna, sebbene in Italia il settore non sia molto esteso per via della scarsità dei corsi d'acqua interni navigabili, in quanto essa consente ai lavoratori italiani di poter utilizzare il loro titolo, senza ulteriori procedure di riconoscimento, in tutti gli Stati membri.



