

CAMERA DEI DEPUTATI

N. 5368

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
(PASSERA)

DI CONCERTO CON IL MINISTRO DEL LAVORO E DELLE POLITICHE SOCIALI
(FORNERO)

CON IL MINISTRO DELLA SALUTE
(BALDUZZI)

CON IL MINISTRO DELLA GIUSTIZIA
(SEVERINO DI BENEDETTO)

CON IL MINISTRO PER LA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE E LA SEMPLIFICAZIONE
(PATRONI GRIFFI)

E CON IL MINISTRO PER GLI AFFARI REGIONALI, IL TURISMO E LO SPORT
(GNUDI)

—

Delega al Governo in materia di tutela della salute e della
sicurezza dei lavoratori nel settore portuale, marittimo, delle navi
da pesca e ferroviario

Presentato il 17 luglio 2012

ONOREVOLI DEPUTATI! — Il presente disegno di legge, composto da un unico articolo, prevede un'apposita delega al Governo, ai fini dell'adozione di decreti legislativi aventi ad oggetto il riordino delle disposizioni in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro, di particolari settori come quello marittimo, portuale e ferroviario.

Tale delega sostituisce la vigente delega contenuta all'articolo 3, comma 2, del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, che non prevede la possibilità di introdurre nuove fattispecie penalmente sanzionabili.

La nuova delega si rende necessaria al fine di armonizzare la disciplina contenuta nelle differenti normative di settore, adeguandola ai principi e ai criteri di cui al decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, recante norme in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro, che al citato articolo 3, comma 2, prevedeva l'adozione, entro dodici mesi dall'entrata in vigore dello stesso, di decreti finalizzati a dettare le disposizioni necessarie a consentire il coordinamento tra la disciplina recata dal medesimo decreto legislativo e la normativa speciale relativa alle attività lavorative a bordo delle navi, a quelle in ambito portuale e a quelle concernenti il trasporto ferroviario. Tale termine, originariamente fissato in dodici mesi, è stato più volte prorogato, in quanto con lo strumento regolamentare non è risultato possibile operare il prescritto raccordo tra la normativa generale e quella speciale afferente ai singoli settori, che richiedeva necessariamente l'individuazione di nuove e autonome fattispecie anche penalmente rilevanti, da operare necessariamente con una norma primaria.

Allo stato, a seguito dell'ultima proroga introdotta dal decreto-legge 29 dicembre 2010, n. 225, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 2011, n. 10 (milleproroghe 2010), il termine è scaduto il 15 maggio 2012 e i tentativi di presentare ulteriori emendamenti di proroga di tale termine (da ultimo, il nuovo decreto-legge milleproroghe e il decreto-legge sulle

semplificazioni) non hanno avuto felice esito.

Decorso il suddetto termine del 15 maggio 2012 per l'emanazione dei regolamenti di coordinamento, per espressa previsione del decreto legislativo n. 81 del 2008, saranno abrogate le relative discipline speciali di settore, con conseguente vuoto normativo derivante dall'assenza di una disciplina per i tre settori menzionati, in considerazione del fatto che lo stesso decreto legislativo n. 81 del 2008 esclude in modo esplicito l'applicabilità di alcuni suoi titoli, come ad esempio quello sui «luoghi di lavoro», ai mezzi di trasporto.

La situazione prospettata rischia di determinare la sospensione di alcune attività ferroviarie con conseguenze non risolvibili, rilevanti e tali da non garantire il regolare esercizio ferroviario, tenuto conto che la medesima *ratio* del decreto legislativo n. 81 del 2008, condivisa all'epoca della sua emanazione da tutte le parti sociali e dai Ministeri competenti, è volta ad assicurare la piena applicazione delle disposizioni del decreto legislativo in un quadro di necessario raccordo normativo con le specificità esclusivamente tecniche dei settori portuale e marittimo, della pesca e del trasporto ferroviario, per il quale, in particolare, alcune disposizioni tecniche, di cui ai titoli dal II al XII del decreto legislativo, contrastano con diverse disposizioni tecniche previste nel settore ferroviario.

L'immediata applicazione delle disposizioni tecniche previste dal decreto legislativo n. 81 del 2008, incompatibili con gli attuali *standard* tecnici di esercizio applicati sull'intera rete ferroviaria nazionale, e la conseguente abrogazione della legge 26 aprile 1974, n. 191 («Prevenzione degli infortuni sul lavoro nei servizi e negli impianti gestiti dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato»), determinerebbero condizioni tali da mettere in discussione la garanzia della regolarità dell'esercizio ferroviario, l'incompatibilità tecnica di alcuni impianti ferroviari, gallerie, mezzi di trazione e rotabili con le disposizioni tecniche previste dal decreto legislativo n. 81 del 2008 e, in taluni casi, la

possibile sospensione di diverse attività ferroviarie, tra cui ad esempio la manutenzione delle infrastrutture.

L'abrogazione di alcune tra le specifiche norme tecniche del settore ferroviario comporterebbe, inoltre, rilevanti problemi per la gestione delle linee elettriche di alimentazione dei treni. La distanza di sicurezza dalla linea di contatto di alimentazione dei treni passerebbe, ad esempio, da 1 metro a 3,5 metri, rendendo impossibile l'effettuazione della manutenzione elettrica sulle linee a doppio binario senza la sospensione totale della circolazione dei treni su entrambi i binari. Non sarebbe, di conseguenza, possibile effettuare la vigilanza e i controlli percorrendo i sentieri lungo la linea ferroviaria senza la preventiva sospensione della circolazione dei treni sul binario attiguo al sentiero. Inoltre, non sarebbe più possibile fare sostare i viaggiatori sul marciapiede alle attuali distanze segnalate dalle strisce gialle sui marciapiedi. Verrebbero meno, infine, gli *standard* tecnici specifici che disciplinano la distanza della linea di alimentazione del treno (linea di contatto) e il binario. Pertanto, dovrebbero essere verificate, sulla base di criteri tecnici non univoci, tutte le interferenze tra le linee elettriche ferroviarie e quelle stradali negli oltre ventimila passaggi a livello, creando così un'indeterminatezza normativa estremamente pericolosa.

Anche il materiale rotabile non sarebbe più omologabile, venendo meno le norme che disciplinano le specifiche tecniche dei treni, in particolare quelle riguardanti gli impianti elettrici. Tutto il materiale rotabile costruito dagli anni sessanta fino alla recente emanazione da parte della Commissione europea degli *standard* tecnici di interoperabilità (STI), vale a dire la grande parte del parco mezzi oggi in uso, è stato realizzato secondo le specifiche prescrizioni emanate dalla società Ferrovie dello Stato Spa, sulla base delle norme dell'Unione internazionale delle ferrovie (UIC). L'abrogazione delle norme di settore comporterebbe, pertanto, una revisione puntuale di tutti i veicoli adibiti al trasporto per verificare la rispondenza degli impianti elettrici di bordo ai re-

quisiti di sicurezza prescritti dagli attuali *standard* tecnici previsti dal decreto legislativo n. 81 del 2008. La mancata rispondenza a tali requisiti determinerebbe la sospensione della circolazione dei treni composti da materiale non compatibile (locomotori e materiale trainato).

In materia di trasporto di materie e di prodotti pericolosi, la legge prescrive che le imprese di trasporto ferroviario rispondano alle prescrizioni della direttiva 2008/68/CE e del regolamento relativo al trasporto internazionale delle merci pericolose per ferrovia (RID), recepiti dal decreto legislativo 27 gennaio 2010, n. 35. L'abrogazione dell'articolo 21 della legge n. 191 del 1974 determinerebbe l'applicazione dei titoli IX, X e XI del decreto legislativo n. 81 del 2008 riguardanti l'esposizione al rischio di sostanze pericolose, di agenti biologici e di atmosfere pericolose, con l'obbligo della verifica della compatibilità delle prescrizioni previste da questi titoli con le disposizioni del RID e con la conseguente sospensione delle attività di trasporto di merci pericolose.

Infine, anche gli impianti ferroviari avrebbero difficoltà ad espletare le specifiche funzioni alle quali sono adibiti. Non sarebbero più possibili le attività di manutenzione del materiale rotabile in tutte le grandi e piccole officine per l'impossibilità di utilizzare le fosse di visita (ossia le strutture di servizio per il controllo, la manutenzione e la riparazione delle parti inferiori del materiale rotabile), e non sarebbero più utilizzabili i carrelli trasportatori, ubicati nelle specifiche fosse, per la movimentazione interna dei veicoli ferroviari. In caso di mancanza di energia elettrica, nei piazzali ferroviari il personale di manovra dei deviatori non potrebbe più raggiungere le attrezzature da manovrare, situate nei piazzali stessi, poiché non potrebbe utilizzare l'illuminazione delle lampade portatili, e, quindi, la circolazione ferroviaria locale sarebbe sospesa. Si determinerebbe l'impossibilità di utilizzare gli scali ferroviari merci attrezzati con selle di lancio dei carri ferroviari (ossia gli impianti tecnologici per lo smistamento dei carri ferroviari attraverso il lancio controllato del carro su un

piano inclinato) in quanto le modalità di smistamento dei carri merci sarebbero incompatibili con le prescrizioni previste nell'allegato V del decreto legislativo n. 81 del 2008; ciò comporterebbe la sospensione dell'esercizio di questa tipologia di scali, come lo scalo merci della stazione di Bologna, con la conseguente sospensione del relativo trasporto di merci, anche internazionale. Verrebbe abrogata, infine, la previsione, che consente al personale addetto ai controlli delle gallerie l'utilizzo di mezzi portatili di illuminazione, con la conseguente sospensione delle attività di verifica e controllo dello stato delle gallerie.

In relazione, poi, alla specialità del rapporto di lavoro nautico, è l'articolo 1 del codice della navigazione a disporre espressamente che alla materia della navigazione si applica un corpo normativo separato rispetto al codice civile, ossia, il codice della navigazione e le disposizioni delle leggi, dei regolamenti e degli usi relativi a tale materia.

Ne consegue che la normativa comune viene ad assumere efficacia subordinata rispetto a quella propria della navigazione.

Detta specialità trova il suo fondamento anche nel luogo di espletamento della prestazione lavorativa, ossia la nave, un ambiente che prospetta intrinsecamente profili di pericolosità specifici, quali i fattori atmosferici, marini eccetera.

Sulla base di tale postulato è stata per lunghi anni fondata la convinzione che la sicurezza della gente di mare — la « sicurezza nella navigazione » — fosse automaticamente assicurata da quella della nave — la « sicurezza della navigazione » — garantita quest'ultima, peraltro, dal più generale interesse dello Stato alla sicurezza dei trasporti.

Il legislatore italiano è intervenuto con il decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271, predisponendo una disciplina *ad hoc* idonea a rispettare l'assioma della specialità del lavoro marittimo anche in materia di sicurezza sul lavoro (come sicurezza nella navigazione), dal momento che nel diritto del lavoro comune aveva fatto il suo ingresso il decreto legislativo n. 626 del 1994.

La tutela della specialità del rapporto di lavoro nautico ha trovato conferma anche nel decreto legislativo n. 81 del 2008.

Invero, il decreto legislativo n. 81 del 2008 delimita all'articolo 3 il campo di applicazione della legge, prevedendo che, nei riguardi dei mezzi di trasporto aerei e marittimi, le relative disposizioni debbano essere applicate tenendo conto delle effettive e particolari esigenze connesse al servizio espletato o alle peculiarità organizzative, comprese quelle relative alla tutela della salute e della sicurezza del personale.

L'eventuale applicazione del decreto legislativo n. 81 del 2008 anche nei confronti dei lavoratori marittimi a bordo delle navi (la sicurezza e salute dei quali sono garantite, allo stato, dall'impianto normativo speciale di cui al citato decreto legislativo n. 271 del 1999) troverebbe, innanzitutto, ostacoli in concreto a bordo di una nave, trattandosi di un impianto normativo concepito per l'ambiente di lavoro terrestre.

Il riferimento è, a titolo meramente esemplificativo:

alla figura del comandante, non assimilabile a quella del dirigente prevista dal decreto legislativo n. 81 del 2008 (articolo 18), i cui caratteri sono stati individuati, in particolare, nei poteri decisionali e di spesa. Il grado di comandante a bordo — nella prospettiva squisitamente privatistica del rapporto di lavoro alle dipendenze dell'armatore (ben diversa da quella pubblicistica, direttamente fondata sul codice della navigazione e posta a tutela della suprema sicurezza della navigazione) — non prevede che siano ad esso attribuiti poteri decisionali e di spesa;

al regime delle visite mediche previste dal decreto legislativo n. 81 del 2008, che si palesa incompatibile con le peculiari esigenze di sicurezza, prevenzione e salute a bordo legate alla specialità del lavoro marittimo, che prevedono specificamente (e obbligatoriamente) le visite pre-imbarco (previste per ogni imbarco) e le visite biennali di idoneità alla navigazione,

oltre che quelle periodiche del medico competente;

alla disciplina in materia di gestione delle emergenze, di cui agli articoli da 43 a 46 del decreto legislativo n. 81 del 2008, applicando la quale vi sarebbe un'evidente — e inammissibile — sovrapposizione con le specifiche disposizioni legislative previste dalla normativa (appunto speciale) in materia di sicurezza della navigazione;

ai criteri di formazione e di certificazione per le qualifiche di bordo — soprattutto per quanto concerne i lavoratori non italiani imbarcati a bordo di navi battenti bandiera italiana —, che non possono essere conformi a quanto previsto allo specifico riguardo dal decreto legislativo n. 81 del 2008 e dalle regolamentazioni successive (accordi in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, di seguito « Conferenza Stato-regioni », in materia di formazione, di rischio generico e rischio specifico e di utilizzo delle attrezzature di lavoro); peraltro, si verificherebbe una situazione di sovrapposizione di enti coinvolti nei criteri di formazione e di certificazione del lavoratore;

all'inammissibile assimilazione del servizio di prevenzione e protezione di terra a quello di bordo;

all'immediata perdita del Ministero competente di riferimento per il trasporto marittimo e, di conseguenza, per l'ambiente di lavoro « nave »;

peraltro, si realizzerebbe l'immediata abrogazione del regolamento tecnico di sicurezza delle navi, con la conseguente privazione del regolamento che disciplina i criteri di costruzione degli ambienti-nave, che devono essere idonei a tutelare la salute e la sicurezza dei lavoratori imbarcati.

In ambito portuale si rappresentano, inoltre, le problematiche derivanti dall'abrogazione del decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 272, a seguito della quale le

imprese portuali dovranno applicare integralmente l'articolo 26 del decreto legislativo n. 81 del 2008 e concordare quindi con il proprio committente (la nave) il « Documento unico di valutazione del rischio da interferenze ».

Il comando della nave è, nella stragrande maggioranza dei casi, un soggetto di diritto straniero, con la conseguenza che la nave non ha una valutazione del rischio come prevista dal decreto legislativo n. 81 del 2008 e quindi non può fornire l'analisi del rischio del luogo di lavoro nave; né tale analisi può essere richiesta all'impresa terminalistica, poiché essa non ha la disponibilità del luogo di lavoro nave, né le competenze tecniche per valutare questo rischio. Inoltre, ogni nave dovrà essere considerata un diverso luogo di lavoro a ogni scalo, con la conseguenza che impianti portuali di medie dimensioni saranno chiamati a preparare fino a 1.000 valutazioni di rischio all'anno. Tutto ciò produrrà inefficienza e pesanti rallentamenti operativi, con il rischio di rendere non competitivi i nostri scali e di generare perdite di traffico e di lavoro.

L'abrogazione di una serie di misure tecniche contenute negli articoli da 8 a 19 del decreto legislativo n. 272 del 1999 produrrebbe incertezze e nocimento nell'attività operativa e commerciale delle imprese portuali, così come l'abrogazione di norme tecniche disciplinanti l'accesso alle stive e ai luoghi angusti a bordo (caratterizzati da particolari specificità) porterebbe notevole complicazione interpretativa e il rischio di applicare una normativa non adeguata, cioè quella recente sui lavori in ambienti confinati, concepita per ambienti profondamente diversi da quelli menzionati. La conseguenza anche qui sarà quella di generare difficoltà tecnico-operative.

Poiché decadranno le ordinanze delle autorità portuali/autorità marittime che disciplinano, ai sensi dell'articolo 22 del decreto legislativo n. 272 del 1999, il deposito temporaneo di dette merci pericolose nei porti italiani, oltre a un primo caos normativo e interpretativo, ne conseguirà una forte penalizzazione per il

traffico di tali merci nei nostri porti, dal momento che non sarà di fatto più possibile la sosta temporanea.

L'abrogazione dell'articolo 28 del decreto legislativo n. 272 del 1999 segnerà il ritorno a pratiche meno sicure e talora inefficienti per il sollevamento e per il trasporto di persone a bordo della nave, in particolar modo per le navi porta contenitori.

L'abrogazione di una norma specifica riguardante i pianali speciali per tali trasporti limitati all'interno del porto, obbligherà alla rottamazione degli stessi, con conseguenti aggravii e con l'onere di dotarsi soltanto di pianali stradali meno sicuri, efficienti e resistenti.

L'articolo 6 del decreto legislativo n. 272 del 1999 prevede un regime speciale per la formazione dei lavoratori portuali in considerazione della specificità dell'attività svolta dagli stessi. Decadendo tale previsione, si dovrà applicare puntualmente la recente normativa discendente dall'accordo in sede di Conferenza Stato-regioni, con difficoltà applicative sia per quanto riguarda la qualificazione dei docenti, sia per quanto riguarda l'accreditamento dei soggetti formativi.

Si dovrà fare un grande sforzo interpretativo per applicare le sanzioni previste dal decreto legislativo n. 81 del 2008 alle variegate e difformi casistiche riguardanti il settore del lavoro portuale, con l'inevitabile conseguenza di costosi e inutili contenziosi.

Poiché molti articoli del decreto legislativo n. 272 del 1999 contengono prescrizioni o precauzioni particolari, riguar-

danti operazioni su vagoni ferroviari, merci alla rinfusa, merci refrigerate, imbarco sui traghetti eccetera, che non sono previste nel decreto legislativo n. 81 del 2008, la conseguenza sarà generare incertezze operative nonché un abbassamento del livello di sicurezza.

Infine, l'autorità portuale (ma anche l'autorità marittima nei porti nei quali la prima non è istituita) vedrà attenuarsi i propri compiti di vigilanza, regolamentazione e controllo sulla sicurezza delle operazioni portuali. Cesserà l'attività dei comitati di igiene e sicurezza del lavoro previsti all'articolo 7 del decreto legislativo n. 272 del 1999, organismi nei quali, con il contributo degli enti e delle amministrazioni aventi compiti di sicurezza (aziende sanitarie locali, vigili del fuoco eccetera) si possono individuare (e in diversi casi sono state individuate) forme di raccordo tra tali enti e amministrazioni e buone pratiche operative, a vantaggio della sicurezza.

Dall'attuazione della legge non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, in quanto non sono previsti nuove spese, né minori entrate, né nuovi organi amministrativi, né nuovi compiti per le amministrazioni.

A garanzia di tale invarianza finanziaria è stata, comunque, introdotta al comma 8 dell'articolo 1 la rituale disposizione secondo cui dall'adozione dei decreti legislativi adottati in attuazione della delega contenuta nella legge non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

ANALISI TECNICO-NORMATIVA

PARTE I. ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO.

1) Obiettivi e necessità dell'intervento normativo. Coerenza con il programma di Governo.

Il disegno di legge, composto da un unico articolo, prevede un'apposita delega al Governo, ai fini dell'adozione di decreti legislativi aventi ad oggetto il riordino delle disposizioni in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro di particolari settori come quelli marittimo, portuale e ferroviario.

Tale delega sostituisce la vigente delega contenuta all'articolo 3, comma 2, del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, che non prevede la possibilità di introdurre nuove fattispecie penalmente sanzionabili.

La nuova delega si rende necessaria al fine di armonizzare la disciplina contenuta nelle differenti normative di settore, adeguandola ai principi e ai criteri di cui al decreto legislativo n. 81 del 2008, recante norme in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro, che al citato articolo 3, comma 2, prevedeva l'adozione, entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore dello stesso, di decreti finalizzati a dettare le disposizioni necessarie a consentire il coordinamento tra la disciplina recata dal medesimo decreto legislativo e la normativa speciale relativa alle attività lavorative a bordo delle navi, a quelle in ambito portuale e a quelle concernenti il trasporto ferroviario. Tale termine, originariamente fissato in dodici mesi, è stato più volte prorogato, in quanto con lo strumento regolamentare non è risultato possibile operare il prescritto raccordo tra la normativa generale e quella speciale afferente ai singoli settori, che richiedeva necessariamente l'individuazione di nuove e autonome fattispecie anche penalmente rilevanti, da operare necessariamente con una norma primaria.

Il disegno di legge è in coerenza con il programma di Governo relativamente alla necessità di dettare un'adeguata disciplina in materia di tutela della salute e della sicurezza nel lavoro nei settori sopra citati, corredata da idoneo apparato sanzionatorio che ne garantisca l'efficacia.

2) Analisi del quadro normativo nazionale.

Il quadro normativo nazionale di rango primario di riferimento si compone dei seguenti provvedimenti legislativi:

- legge 26 aprile 1974, n. 191;
- decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81;
- decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271;
- decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 272;
- decreto legislativo 17 agosto 1999, n. 298.

3) *Incidenza delle norme proposte sulle leggi e sui regolamenti vigenti.*

Il disegno di legge modifica l'articolo 3 del decreto legislativo n. 81 del 2008, sopprimendo il secondo periodo del comma 2 e modificando il comma 3.

4) *Analisi della compatibilità dell'intervento con i principi costituzionali.*

Non si rilevano profili di incompatibilità con i principi costituzionali, essendo, viceversa, le disposizioni in esame dirette a garantire l'uniformità della tutela dei lavoratori nel territorio nazionale attraverso il rispetto dei livelli essenziali delle prestazioni concernenti i diritti civili e sociali, in coerenza con quanto disposto dall'articolo 117, secondo comma, lettera *m*), della Costituzione.

5) *Analisi della compatibilità dell'intervento con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali.*

Non si rilevano profili di incompatibilità con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali.

L'intervento normativo comprende aspetti attinenti l'esclusiva competenza statale e non invade le funzioni attribuite alle regioni e agli enti locali nella materia oggetto della delega, così come previsto dal decreto legislativo n. 112 del 1998. Tuttavia, data la rilevanza della materia, sarà acquisito il parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano nella fase di emanazione dei decreti legislativi discendenti dal processo di armonizzazione.

6) *Verifica della compatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione e adeguatezza sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione.*

Non si rilevano profili di incompatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione e adeguatezza sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione.

7) *Verifica dell'assenza di rilegificazioni e della piena utilizzazione delle possibilità di delegificazione e degli strumenti di semplificazione normativa.*

Non sono previste rilegificazioni di norme delegificate e, inoltre, l'impossibilità di operare attraverso lo strumento regolamentare deriva dalla necessità di introdurre un nuovo quadro sanzionatorio sotto il profilo sia penale che amministrativo per le fattispecie tipiche dei settori oggetto dell'intervento.

8) *Verifica dell'esistenza di progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento e relativo stato dell'iter.*

Non sussistono, allo stato, all'esame del Parlamento, progetti di legge disciplinanti materia analoga.

9) *Indicazione delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo oggetto.*

Non sussistono giudizi pendenti innanzi alla Corte costituzionale sul medesimo o analogo oggetto né una casistica giurisprudenziale sulla materia.

PARTE II. CONTESTO NORMATIVO DELL'UNIONE EUROPEA E INTERNAZIONALE.

10) *Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento dell'Unione europea.*

Il provvedimento non presenta profili di incompatibilità con l'ordinamento dell'Unione europea, ma si pone in linea con tale ordinamento, nascendo, appunto, dall'esigenza di garantire la sicurezza nei luoghi di lavoro, tenendo conto delle peculiarità dei settori interessati.

11) *Verifica dell'esistenza di procedure di infrazione da parte della Commissione europea sul medesimo o analogo oggetto.*

Non esistono procedure di infrazione da parte della Commissione europea sul medesimo o analogo oggetto. Presumibilmente, il mancato esercizio della delega, e conseguentemente il mancato adeguamento del quadro normativo nazionale, potrebbe determinare l'avvio da parte della Commissione europea di procedure di infrazione derivanti dai livelli *sub standard* dei settori oggetto di intervento.

12) *Analisi della compatibilità dell'intervento con gli obblighi internazionali.*

Il provvedimento non presenta profili di incompatibilità con gli obblighi internazionali.

13) *Indicazione delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di giustizia dell'Unione europea sul medesimo o analogo oggetto.*

Non sussistono giudizi pendenti innanzi alla Corte di giustizia dell'Unione europea sul medesimo o analogo oggetto.

- 14) *Indicazione delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte europea dei diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.*

Non sussistono giudizi pendenti innanzi alla Corte europea dei diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

- 15) *Eventuali indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo o analogo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione europea.*

Non sussistono indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo o analogo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione europea.

PARTE III. ELEMENTI DI QUALITÀ SISTEMATICA E REDAZIONALE DEL TESTO.

- 1) *Individuazione delle nuove definizioni normative introdotte dal testo, della loro necessità, della coerenza con quelle già in uso.*

Il provvedimento non introduce nuove definizioni normative.

- 2) *Verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel progetto, con particolare riguardo alle successive modificazioni e integrazioni subite dai medesimi.*

I riferimenti normativi contenuti nel provvedimento sono corretti.

- 3) *Ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni e integrazioni a disposizioni vigenti.*

Il provvedimento prevede l'abrogazione di disposizioni vigenti, da attuare con i decreti legislativi delegati, e modifica espressamente l'articolo 3 del decreto legislativo n. 81 del 2008.

- 4) *Individuazione di effetti abrogativi impliciti di disposizioni dell'atto normativo e loro traduzione in norme abrogative espresse nel testo normativo.*

Non sono previsti effetti abrogativi impliciti ma è prevista espressamente la modifica delle disposizioni su cui i decreti legislativi delegati vanno ad incidere. Il provvedimento, inoltre, modifica espressamente l'articolo 3 del decreto legislativo n. 81 del 2008, sopprimendo il secondo periodo del comma 2 e modificando il comma 3.

- 5) *Individuazione di disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.*

Il provvedimento non contiene disposizioni aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica.

È prevista la vigenza della normativa speciale fino alla scadenza del termine fissato per l'esercizio della delega e si prevede l'applicazione delle disposizioni del decreto legislativo n. 81 del 2008, alla scadenza del suddetto termine, per quanto compatibili.

- 6) *Verifica della presenza di deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo.*

La delega per l'emanazione di appositi regolamenti, prevista sul medesimo oggetto dal vigente articolo 3, comma 2, secondo periodo, del decreto legislativo n. 81 del 2008, è sostituita dalla delega contenuta nel disegno di legge. La vigente delega non è idonea in quanto il coordinamento tra le discipline potrà avvenire solo attraverso l'introduzione di fattispecie sanzionabili penalmente. Tali nuove fattispecie, per il principio della riserva di legge in materia penale, non possono essere introdotte attraverso la fonte regolamentare.

- 7) *Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi; verifica della congruità dei termini previsti per la loro adozione.*

Si prevede l'adozione di uno o più decreti legislativi, da sottoporre all'esame delle competenti Commissioni parlamentari.

- 8) *Verifica della piena utilizzazione e dell'aggiornamento di dati e di riferimenti statistici attinenti alla materia oggetto del provvedimento, ovvero indicazione della necessità di commissionare all'Istituto nazionale di statistica apposite elaborazioni statistiche con correlata indicazione nella relazione tecnica della sostenibilità dei relativi costi.*

Sono stati utilizzati dati statistici già in possesso dell'amministrazione delle infrastrutture e dei trasporti e, pertanto, non si è ravvisata la necessità di commissionarne ulteriori.

ANALISI DELL'IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (AIR)

SEZIONE 1 — CONTESTO E OBIETTIVI.

A) Descrizione del quadro normativo vigente.

Il disegno di legge, composto da un unico articolo, prevede un'apposita delega al Governo, ai fini dell'adozione di decreti legislativi aventi ad oggetto il riordino delle disposizioni in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro, di particolari settori come quelli marittimo, portuale e ferroviario.

Tale delega sostituisce la vigente delega contenuta all'articolo 3, comma 2, del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, che prevedeva l'adozione, entro dodici mesi dall'entrata in vigore dello stesso, di decreti finalizzati a dettare le disposizioni necessarie a consentire il coordinamento tra la disciplina recata dal medesimo decreto legislativo e la normativa speciale relativa alle attività lavorative a bordo delle navi, a quelle in ambito portuale e a quelle concernenti il trasporto ferroviario. Tale termine, originariamente fissato in dodici mesi, è stato più volte prorogato, in quanto con lo strumento regolamentare non è risultato possibile operare il prescritto raccordo tra la normativa generale e quella speciale afferente ai singoli settori, che richiedeva necessariamente l'individuazione di nuove e autonome fattispecie anche penalmente rilevanti, da operare necessariamente con una norma primaria.

B) Illustrazione delle carenze e delle criticità constatate nella vigente situazione normativa e citazione delle relative fonti di informazione.

La nuova delega si rende necessaria al fine di armonizzare la disciplina contenuta nelle differenti normative di settore, adeguandola ai principi e ai criteri di cui al decreto legislativo n. 81 del 2008, recante norme in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro, che, al citato articolo 3, comma 2, non prevedeva la possibilità di introdurre nuove fattispecie penalmente sanzionabili.

C) Rappresentazione del problema da risolvere e delle esigenze sociali ed economiche considerate, con riferimento al contesto internazionale ed europeo.

Decorso il termine del 15 maggio 2012 per l'emanazione dei regolamenti di coordinamento, per espressa previsione del decreto legislativo n. 81 del 2008, saranno abrogate le relative discipline speciali di settore, con conseguente vuoto normativo derivante dall'assenza di una disciplina per i tre settori menzionati, in conside-

razione del fatto che lo stesso decreto legislativo n. 81 del 2008 esclude in modo esplicito l'applicabilità di alcuni suoi titoli, come ad esempio quello sui « luoghi di lavoro », ai mezzi di trasporto.

La situazione prospettata rischia di determinare la sospensione di alcune attività ferroviarie con conseguenze non risolvibili, rilevanti e tali da non garantire il regolare esercizio ferroviario, tenuto conto che la medesima « *ratio* » del decreto legislativo n. 81, del 2008, condivisa all'epoca della sua emanazione da tutte le parti sociali e dai Ministeri competenti, è volta ad assicurare la piena applicazione delle disposizioni del decreto legislativo in un quadro di necessario raccordo normativo con le specificità esclusivamente tecniche dei settori portuale e marittimo, della pesca e del trasporto ferroviario, per il quale, in particolare, alcune disposizioni tecniche, di cui ai titoli dal II al XII del decreto legislativo, sono contrastanti con molte disposizioni tecniche previste per il settore ferroviario.

D) Descrizione degli obiettivi da realizzare mediante l'intervento normativo e indicatori che consentono la verifica del grado di raggiungimento.

L'obiettivo è quello di armonizzare la disciplina contenuta nelle differenti normative di settore, adeguandola ai principi e ai criteri di cui al decreto legislativo n. 81 del 2008. Tale processo di armonizzazione dovrà avvenire attraverso lo sviluppo dei livelli di sicurezza anche nell'ottica della specificità dei settori interessati dalla delega che, allo stato, sono riconducibili a una disciplina elaborata sulla base di una normativa dell'Unione europea ormai non più adeguata alle evolute esigenze e agli obiettivi di tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori. Il grado di raggiungimento degli obiettivi sarà verificato dalla riduzione delle irregolarità accertate e riscontrate nonché dalla riduzione degli incidenti, con riferimento ai dati esistenti prima dell'entrata in vigore dei decreti legislativi delegati. Nel corso degli ultimi anni si è assistito, nei settori oggetto di regolazione, a un rilevante numero di incidenti stante l'elevato rischio delle attività ad essi connesse ed è, pertanto, emersa la necessità di una disciplina di settore specifica e più restrittiva, con la previsione di un'apposita delega al Governo ai fini della creazione di specifiche fattispecie penalmente e amministrativamente rilevanti.

E) Indicazione delle categorie di soggetti, pubblici e privati, destinatari dei principali effetti dell'intervento regolatorio.

Destinatari diretti delle emanande disposizioni sono il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e tutti gli operatori dei settori interessati.

SEZIONE 2 – PROCEDURE DI CONSULTAZIONE.

L'intervento regolatorio è scaturito a seguito di un lungo confronto con i rappresentanti dei settori interessati, che hanno eviden-

ziato le gravi ripercussioni scaturenti dalla scadenza del termine del 15 maggio 2012, in assenza di normative speciali di riferimento. Alle procedure di consultazione hanno partecipato le principali associazioni sindacali di categoria nonché tutte le associazioni imprenditoriali interessate per i settori di rispettiva competenza e tutti hanno concordato sulla necessità dell'intervento regolatorio in esame.

SEZIONE 3 – VALUTAZIONE DELL'OPZIONE DI NON INTERVENTO (OPZIONE ZERO).

L'opzione zero lascerebbe in vita una normativa non armonizzata e soprattutto carente sotto il profilo sanzionatorio, poiché in mancanza di una norma primaria non è possibile prevedere sanzioni penali o amministrative in presenza di inosservanza degli obblighi imposti dal legislatore.

SEZIONE 4 – VALUTAZIONE DI OPZIONI ALTERNATIVE DI INTERVENTO REGOLATORIO.

Il ricorso alla delega legislativa è determinato dall'impossibilità di utilizzare lo strumento regolamentare per definire il raccordo tra la normativa generale e quella speciale afferente ai singoli settori, che richiedeva necessariamente l'individuazione di nuove e autonome fattispecie, anche penalmente rilevanti, da operare necessariamente con una norma primaria.

Nel merito dei principi e criteri direttivi della delega non sono emerse possibilità di soluzioni alternative praticabili, in ragione dei principi ordinamentali e in relazione a quanto emerso nell'effettuazione delle consultazioni.

SEZIONE 5 – GIUSTIFICAZIONE DELL'OPZIONE REGOLATORIA PROPOSTA.

A) Metodo e analisi applicati per la misurazione degli effetti.

Il metodo e l'analisi per la valutazione degli effetti sono stati assunti a livello europeo nella parte ascendente della direttiva che ha dato origine al decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81. Pertanto non si è proceduto ad un'analisi aprioristica per la valutazione degli effetti della stessa.

Effetti della nuova disciplina si riscontrano nell'uniformità della materia, derivante dalla comune applicazione in sede europea della normativa in materia di sicurezza dei luoghi di lavoro.

B) Svantaggi e vantaggi dell'opzione prescelta.

Il nuovo intervento regolatorio non determina svantaggi, ma, al contrario, modifica le vigenti disposizioni ed introduce una disciplina più idonea rispetto a quella previgente, sotto il profilo della tutela della salute e della sicurezza nel lavoro. I vantaggi dell'intervento regolatorio sono quelli derivanti dalla riduzione del numero degli incidenti nei luoghi di lavoro e, indirettamente, dal miglioramento della salute sociale.

C) Indicazione degli obblighi informativi a carico dei destinatari diretti e indiretti.

Non sono previsti obblighi informativi a carico dei destinatari diretti e indiretti in quanto la delega non prescrive obblighi ulteriori rispetto a quelli strettamente necessari per l'applicazione delle norme vigenti in materia di tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori interessati, già individuati nel decreto legislativo n. 81 del 2008.

D) Comparazione con altre opzioni esaminate.

Non si è proceduto ad alcuna comparazione in quanto non sono state valutate opzioni alternative di intervento.

E) Condizioni e fattori incidenti sui prevedibili effetti dell'intervento regolatorio.

L'intervento regolatorio non ha una valenza di novità e, pertanto, le strutture esistenti sono già in grado di garantire, dal punto di vista delle risorse umane e strumentali in dotazione, di dare corso alle procedure previste senza ulteriori oneri per lo Stato.

**SEZIONE 6 – INCIDENZA SUL CORRETTO FUNZIONAMENTO
CONCORRENZIALE DEL MERCATO E SULLA COM-
PETITIVITÀ DEL PAESE.**

L'intervento regolatorio non comporta effetti negativi sul corretto funzionamento concorrenziale del libero mercato e sulla competitività complessiva del sistema economico, ma, al contrario, facilita e agevola la competitività dei settori interessati, in quanto interviene con un sistema più efficace e consente una disciplina armonizzata in materia di tutela della salute e della sicurezza nel lavoro che tiene conto della specialità e della peculiarità dei singoli settori. Il livello di regolazione imposto è in linea con quello dell'Unione europea, non essendo previsti l'introduzione e il mantenimento di livelli di regolazione superiore a quelli minimi richiesti dalle disposizioni europee.

SEZIONE 7 – MODALITÀ ATTUATIVE DELL'INTERVENTO REGOLATORIO.

A) Soggetti responsabili dell'attuazione dell'intervento regolatorio.

L'attuazione dell'intervento regolatorio è affidata al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

B) Eventuali azioni per la pubblicità e l'informazione dell'intervento.

Le azioni specifiche per la pubblicità e per l'informazione dell'intervento si traducono nella pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* e nel successivo inserimento nelle pertinenti pagine *web* del sito istituzionale.

C) Strumenti di controllo e monitoraggio dell'intervento regolatorio.

Non sono previsti nuovi strumenti di controllo e di monitoraggio per il singolo intervento, ma saranno posti in essere gli ordinari strumenti di controllo e di monitoraggio effettuati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

D) Eventuali meccanismi per la revisione e l'adeguamento periodico della prevista regolamentazione - Aspetti prioritari da sottoporre eventualmente alla VIR.

A cura del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sarà effettuata la prevista verifica dell'impatto della regolamentazione a cadenza biennale, nella quale saranno presi in considerazione i vantaggi che sono scaturiti dalla nuova regolamentazione, in particolare la verifica del maggior grado di raggiungimento della sicurezza e della riduzione del numero di incidenti.

In particolare, la verifica del raggiungimento delle finalità sottese alla legge delega sarà attuata anche mediante l'attività di monitoraggio e di verifica degli effetti derivanti dai decreti legislativi, in quanto i principi e criteri direttivi della delega stessa costituiscono il fondamento e il limite delle norme delegate nonché il criterio interpretativo delle stesse, tenendo conto del complessivo contesto normativo e delle finalità che ispirano la delega.

DISEGNO DI LEGGE

ART. 1.

(Delega al Governo per il riordino della normativa in materia di tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori nel settore portuale, marittimo, delle navi da pesca e ferroviario).

1. Il Governo è delegato ad adottare, entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, uno o più decreti legislativi in materia di tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori a bordo delle navi, in ambito portuale e per il settore delle navi da pesca, al fine di coordinare le relative disposizioni speciali, contenute, rispettivamente, nei decreti legislativi 27 luglio 1999, n. 271, 27 luglio 1999, n. 272, e 17 agosto 1999, n. 298, con le disposizioni di cui al decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, e successive modificazioni. Il Governo è, altresì, delegato ad adottare, entro il termine di cui al primo periodo, uno o più decreti legislativi in materia di tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori operanti nell'ambito ferroviario della rete ferroviaria nazionale e regionale, al fine di coordinare la legge 26 aprile 1974, n. 191, e i relativi decreti di attuazione con le disposizioni tecniche di cui ai titoli dal II al XII del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, e successive modificazioni, e con la disciplina vigente in materia di trasporto ferroviario.

2. I decreti legislativi attuativi della delega di cui al comma 1 sono adottati in conformità all'articolo 117 della Costituzione e agli statuti delle regioni a statuto speciale e delle province autonome di Trento e di Bolzano, e alle relative norme di attuazione, garantendo l'uniformità della tutela dei lavoratori nel territorio nazionale attraverso il rispetto dei livelli essenziali delle prestazioni concernenti i diritti civili e sociali, anche con riguardo

alle differenze di sesso e alla condizione dei lavoratori immigrati.

3. I decreti legislativi attuativi della delega di cui al comma 1 sono adottati realizzando il necessario coordinamento con le disposizioni vigenti, nel rispetto dei seguenti principi e criteri direttivi generali considerati in relazione allo specifico settore cui i decreti legislativi afferiscono:

a) riordino e coordinamento delle disposizioni vigenti nel rispetto delle normative nazionali e dell'Unione europea e delle convenzioni internazionali in materia di sicurezza del lavoro nei porti e a bordo delle navi, nel settore delle navi da pesca, nonché nel settore ferroviario, in ottemperanza a quanto disposto dall'articolo 117 della Costituzione;

b) garanzia dei livelli di protezione, di sicurezza e di tutela nonché dei diritti e delle prerogative dei lavoratori e delle loro rappresentanze già previsti dalle disposizioni vigenti;

c) applicazione della normativa a terra e a bordo delle navi battenti bandiera nazionale o estera;

d) applicazione della normativa in materia di salute e di sicurezza nei luoghi di lavoro a tutte le tipologie di rischio, anche tenendo conto delle peculiarità o della particolare pericolosità degli stessi e della specificità di settori e ambiti lavorativi;

e) definizione delle misure di sicurezza tecniche, organizzative e procedurali volte alla tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori, nonché dei contenuti relativi alla pianificazione dell'emergenza;

f) determinazione degli obblighi, dei ruoli, delle funzioni e delle responsabilità propri di ciascuno dei soggetti coinvolti nelle attività di prevenzione;

g) introduzione di funzioni propositive dei Ministeri competenti nei confronti della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano in ma-

teria di formazione sulla salute e sulla sicurezza nei luoghi di lavoro;

h) applicazione delle pertinenti disposizioni di cui al decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, e successive modificazioni, per quanto non disciplinato dai decreti legislativi di cui all'alinea;

i) riformulazione dell'apparato sanzionatorio penale e amministrativo e adeguamento delle relative sanzioni alle peculiarità del settore navale, delle navi da pesca, portuale e ferroviario, nel rispetto dei seguenti principi e criteri specifici:

1) coordinamento delle disposizioni del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, e successive modificazioni, con la peculiare disciplina della responsabilità e delle funzioni di ciascun soggetto, con particolare riguardo:

1.1) alla disciplina del lavoro in ambito ferroviario, portuale, a bordo delle navi nonché nel settore delle navi da pesca;

1.2) alla figura del comandante, nei casi in cui non rivesta il ruolo di datore di lavoro, dirigente o preposto;

2) razionalizzazione e rimodulazione delle sanzioni in funzione del rischio e dell'utilizzazione di strumenti che favoriscano la regolarizzazione e l'eliminazione del pericolo da parte dei soggetti destinatari dei provvedimenti amministrativi, determinando, altresì, le stesse secondo i seguenti criteri:

2.1) previsione delle sanzioni dell'arresto e dell'ammenda, per i casi in cui le infrazioni ledano interessi generali dell'ordinamento;

2.2) previsione della sanzione dell'ammenda fino a euro 20.000 per le infrazioni formali, dell'arresto fino a tre anni per le infrazioni di particolare gravità e dell'arresto fino a tre anni ovvero dell'ammenda fino a euro 100.000 negli altri casi;

2.3) previsione della sanzione amministrativa consistente nel pagamento di una somma di denaro fino a euro

100.000 per le infrazioni non punite con sanzione penale;

l) semplificazione degli adempimenti formali nel rispetto dei livelli di tutela;

m) abrogazione espressa del decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271, del decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 272, del decreto legislativo 17 agosto 1999, n. 298, e della legge 26 aprile 1974, n. 191, nonché dei relativi decreti di attuazione.

4. Gli schemi dei decreti legislativi attuativi della delega di cui al comma 1 sono adottati, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri del lavoro e delle politiche sociali, della giustizia, dell'economia e delle finanze, dell'interno, della salute, per gli affari europei e per la pubblica amministrazione e la semplificazione, acquisito il parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, e sono trasmessi alle Camere per l'espressione del parere delle Commissioni parlamentari competenti per materia, le quali si esprimono entro sessanta giorni dalla data di trasmissione. Decorso tale termine, i decreti legislativi possono essere adottati anche in mancanza del parere. Qualora il termine per l'espressione del parere parlamentare scada nei trenta giorni che precedono la scadenza del termine di cui al comma 1, o successivamente, quest'ultimo termine è prorogato di tre mesi.

5. Entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore dei decreti legislativi attuativi della delega di cui al comma 1, nel rispetto dei principi e criteri direttivi fissati dal presente articolo e con la medesima procedura, il Governo può adottare disposizioni integrative e correttive dei medesimi decreti legislativi.

6. Fino alla scadenza del termine di cui al comma 1, sono fatte salve le disposizioni di cui al decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271, al decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 272, al decreto legislativo 17 agosto 1999, n. 298, e le disposizioni

tecniche di cui al decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1955, n. 547, e al decreto del Presidente della Repubblica 7 gennaio 1956, n. 164, richiamate dalla legge 26 aprile 1974, n. 191, e dai relativi decreti di attuazione. Decorso inutilmente tale termine, trovano applicazione le disposizioni di cui al decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, e successive modificazioni.

7. All'articolo 3 del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 2, il secondo periodo è soppresso;

b) al comma 3, le parole: « , nonché le disposizioni di cui al decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271, al decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 272, al decreto legislativo 17 agosto 1999, n. 298, e le disposizioni tecniche del decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1955, n. 547, e del decreto del Presidente della Repubblica 7 gennaio 1956, n. 164, richiamate dalla legge 26 aprile 1974, n. 191, e dai relativi decreti di attuazione » sono soppresse.

8. Dall'adozione dei decreti legislativi attuativi delle deleghe previste dal presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA

€ 2,00



16PDL0063520